

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 80a w ust. 2 w pkt 3 w lit. b kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:
„c) dokonano wymiany licznika przebiegu pojazdu (drogomierza) i odczytu wskazania wymienionego drogomierza lub dokonano odczytu wskazania drogomierza w czasie kontroli.”;
- 2) w art. 80b:
 - a) w ust. 1 po pkt 20 dodaje się pkt 21 i 22 w brzmieniu:
„21) o wymianie drogomierza;
22) o odczycie wskazania drogomierza w czasie kontroli.”,
 - b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy katalog gromadzonych w ewidencji danych, o których mowa w ust. 1 pkt 6 lit. e i f, pkt 7 lit. a oraz pkt 8–18 i 20–22, przekazywanych przez podmioty, o których mowa w art. 80ba ust. 1, oraz uzupełnianych automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję, mając na względzie użyteczność oraz proporcjonalność zakresu i rodzaju przetwarzanych danych, a także obowiązek monitorowania i sprawozdawczości w odniesieniu do emisji CO₂.”;
- 3) w art. 80ba:
 - a) w ust. 1:
– pkt 6 otrzymuje brzmienie:
„6) przez stacje kontroli pojazdów – z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 10,

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317, 650, 957, 1099, 1356, 1479, 1480, 1481, 1544, 1592, 1629 i 1669.

15 i 21, oraz w przypadku przeprowadzania badania technicznego lub dokonania odczytu drogomierza pojazdu niezarejestrowanego – także pkt 1 i 13;”;

– po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) przez właściwą jednostkę organizacyjną Policji, Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej lub Służby Celno-Skarbowej – w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 22, a w przypadku odczytu drogomierza pojazdu niezarejestrowanego – także pkt 1 i 13;”;

b) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 6 lit. e i f, pkt 7 lit. a oraz pkt 8–18 i 20–22, mogą zawierać dodatkowo dane uzupełniane automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.”;

4) w art. 80d:

a) w ust. 4 w pkt 2 po wyrazach „art. 80t ust. 2,” dodaje się wyrazy „art. 81b ust. 3,”;

b) w ust. 6 po wyrazach „art. 80t ust. 2,” dodaje się wyrazy „art. 81b ust. 3,”;

c) w ust. 7 w pkt 1 po wyrazach „art. 80t ust. 2,” dodaje się wyrazy „art. 81b ust. 3,”;

5) po art. 81 dodaje się art. 81a i art. 81b w brzmieniu:

„Art. 81a. Wymiana drogomierza jest dopuszczalna jedynie wówczas, gdy drogomierz nie odmierza przebiegu pojazdu w sytuacji, w której ze względu na przeznaczenie drogomierza powinien ten przebieg odmierzać lub gdy jest konieczna wymiana elementu pojazdu, z którym drogomierz jest nierozdzielnie związany. Wymiana drogomierza może nastąpić tylko na drogomierz sprawny i właściwy dla danego typu pojazdu.

Art. 81b. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu, pojazdu wolnobieżnego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej lub motoroweru, także niezarejestrowanego, który dokonał wymiany drogomierza, jest obowiązany w terminie 10 dni roboczych od dnia wymiany tego drogomierza przedstawić pojazd w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza, o którym mowa w art. 81a zdanie drugie, wraz z jednostką miary. Przepis art. 81 ust. 13 stosuje się odpowiednio.

2. Niedotrzymanie terminu, o którym mowa w ust. 1, nie stanowi podstawy odmowy przez stację kontroli pojazdów dokonania odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary.

3. Warunkiem przedstawienia pojazdu w stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w ust. 1, jest uiszczenie przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłaty za dokonanie odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary oraz opłaty ewidencyjnej.

4. Maksymalna wysokość opłaty za dokonanie odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary nie może przekroczyć 100 zł. Opłata stanowi przychód przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów.

5. Czynność, o której mowa w ust. 1, przeprowadza się po przedstawieniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu pisemnego oświadczenia o wymianie drogomierza.

Oświadczenie zawiera:

- 1) imię i nazwisko składającego oświadczenie;
- 2) datę i miejsce urodzenia składającego oświadczenie;
- 3) numer PESEL składającego oświadczenie, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument;
- 4) adres zamieszkania składającego oświadczenie;
- 5) informacje o pojeździe;
- 6) datę i przyczynę wymiany drogomierza;
- 7) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
- 8) czytelny podpis składającego oświadczenie.

6. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 5, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie o odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

7. Datę i przyczynę wymiany drogomierza ustala, na podstawie oświadczenia, o którym mowa w ust. 5, uprawniony diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów.

8. Minister Sprawiedliwości określi, w drodze rozporządzenia, wzór oświadczenia właściciela lub posiadacza pojazdu o wymianie drogomierza, mając na uwadze rzetelne dokumentowanie czynności związanych z wymianą drogomierza.

9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe czynności uprawnionych diagnostów związane z dokonaniem odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary oraz wysokość opłaty za dokonanie odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary, mając na uwadze konieczność

zapewnienia jednolitej procedury w zakresie dokonywania odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary, rzetelnego dokumentowania czynności związanych z wymianą drogomierza oraz koszty tych czynności, w tym niezbędny nakład pracy, a także zasady proporcjonalności opłat.”;

6) w art. 129 w ust. 2 po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) odczytu wskazania drogomierza pojazdu, drogomierza pojazdu holowanego oraz drogomierza pojazdu przewożonego, wraz z jednostką miary, w czasie kontroli;”;

7) po art. 129k dodaje się art. 129l w brzmieniu:

„Art. 129l. 1. W toku kontroli ruchu drogowego uprawniony organ kontroli może dokonać odczytu wskazania drogomierza pojazdu, drogomierza pojazdu holowanego oraz drogomierza pojazdu przewożonego, wraz z jednostką miary.

2. Kierujący pojazdem jest obowiązany umożliwić uprawnionemu organowi kontroli dokonanie czynności, o których mowa w ust. 1.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2018 r. poz. 1600) wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł rozdziału XXXVI otrzymuje brzmienie:

„Rozdział XXXVI

Przestępstwa przeciwko obrotowi gospodarczemu i interesom majątkowym w obrocie cywilnoprawnym”;

2) po art. 306 dodaje się art. 306a w brzmieniu:

„Art. 306a § 1. Kto zmienia wskazanie drogomierza pojazdu mechanicznego lub ingeruje w prawidłowość jego pomiaru,

podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5.

§ 2. Tej samej karze podlega, kto zleca innej osobie wykonanie czynu, o którym mowa w ust. 1.

§ 3. W wypadku mniejszej wagi, sprawca czynu określonego w § 1 lub 2, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.”.

Art. 3. Przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80b ust. 2, art. 80bb ust. 4, art. 80cf ust. 2, art. 80d ust. 7 i art. 131 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80b ust. 2, art. 80bb

ust. 4, art. 80cf ust. 2, art. 80d ust. 7 i art. 131 ustawy zmienianej w art. 1, nie dłużej jednak niż przez okres 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 4. Przepisów art. 81a i art. 81b ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie stosuje się w przypadku wymiany drogomierza pojazdu dokonanej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., z wyjątkiem art. 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

UZASADNIENIE

Zjawisko nieuprawnionej ingerencji we wskazania licznika przebiegu pojazdu (drogomierza) przybrało w ostatnich latach skalę nieakceptowalną społecznie.

W przeważającej mierze proceder ten obejmuje pojazdy samochodowe i ukierunkowany jest na osiągnięcie przez sprzedającego pojazd nieuprawnionej korzyści majątkowej w wyniku wprowadzenia kupującego w błąd co do stanu technicznego sprzedawanego pojazdu, tj. aktualnego stanu drogomierza, który, co do zasady, odzwierciedla stan pojazdu.

W obowiązującym stanie prawnym zachowanie polegające na fałszowaniu wskazań drogomierza jest uznawane za jeden z elementów składających się na realizację znamion czynności sprawczej przestępstwa oszustwa stypizowanego w art. 286 § 1 k.k. Dla bytu tego przestępstwa jest konieczne doprowadzenie innej osoby do niekorzystnego rozporządzenia własnym lub cudzym mieniem przez wprowadzenie tej osoby w błąd albo wyzyskanie błędu lub niezdolności do należytego pojmowania przedsiębranego działania, przy czym sprawca musi działać w celu osiągnięcia korzyści majątkowej. Co przy tym oczywiste, i co zasygnalizowano na wstępie, czynność polegająca na zaniżeniu wskazań drogomierza najczęściej jest podejmowana właśnie w celu wprowadzenia nabywcy w błąd co do faktycznego przebiegu samochodu będącego przedmiotem transakcji handlowej (czynności cywilnoprawnej – np. umowy sprzedaży). Bez wątpliwości przyjąć należy, że przebieg samochodu jest jednym z istotnych elementów wpływających na ocenę jego stanu technicznego. Sposób eksploatacji pojazdu ma przecież bezpośredni wpływ nie tylko na zużycie poszczególnych jego elementów, ale także na jego stan techniczny w całości. W ten sposób stan przebiegu pojazdu w bezpośredni sposób rzutuje na jego wartość rynkową. W najbardziej typowych sytuacjach mamy do czynienia z zaniżeniem wskazań drogomierza. W obecnym stanie prawnym zachowanie takie uznać należy za wstępną czynność składającą się na wprowadzenie kontrahenta w błąd co do istotnej informacji kształtującej jego proces decyzyjny.

W świetle powyższych uwag można by przyjąć, że w praktyce udowodnienie sprawcy w toku procesu karnego znamion strony podmiotowej oszustwa fałszowania wskazań drogomierza nie powinno nastroczać poważniejszych trudności. Jest tak jednak tylko pozornie. W przypadku analizowanych zachowań trudności dowodowe pojawiają się bowiem w zakresie ustalenia sprawcy zaniżenia wskazań drogomierza w sytuacji, gdy

samochód nie pochodzi od pierwszego właściciela. Proponowana nowelizacja ma wypełnić istniejącą lukę, gwarantując pewność obrotu i zapobiegając nieuczciwym, oszukańczym praktykom sprzedających pojazdy mechaniczne. Jednocześnie nowelizacja ma za zadanie zlikwidować proceder polegający na oferowaniu usług zaniżania wskazań drogomierza w pojeździe mechanicznym, który to proceder obecnie jest bezkarny, a w większości przypadków poprzedza zabiegi osób, chcących w oszukańczy sposób sprzedać pojazd.

Mając powyższe na uwadze, celem likwidacji tego patologicznego zjawiska, proponuje się kompleksową regulację, mającą zapobiec nieuprawnionej ingerencji w przebieg drogomierza. Kierując się dyrektywą systemowego unormowania materii, nowelizacja składa się z dwóch części. Pierwsza kreuje nowe obowiązki administracyjnoprawne, adresowane nie tylko do właścicieli i posiadaczy pojazdów mechanicznych ale także do organów i służb państwowych, których zadania zostaną poszerzone o zapobieganie i przeciwdziałanie manipulacjom we wskazania drogomierza. W tej części projekt dodatkowo wprowadza nową normę sankcyjną, dopuszczającą wymianę drogomierza tylko wówczas, gdy drogomierz nie odmierza przebiegu pojazdu w sytuacji, w której ze względu na jego przeznaczenie, powinien ten przebieg odmierzać lub gdy jest konieczna wymiana elementu nierozzerwalnie związanego z drogomierzem. Innymi słowy nowelizacja co do zasady zabrania wymiany drogomierza. Jedyne sytuacjami ekskulacyjnymi taką wymianę będzie uszkodzenie drogomierza uniemożliwiające jego dalsze poprawne działanie lub konieczność wymiany elementu pojazdu, a wraz z nim drogomierza, w przypadku gdy drogomierz jest konstrukcyjnie nierozzerwalnie związany z wymienianym elementem, a wymiana tego niesprawnego elementu bez wymiany drogomierza jest technicznie niemożliwa. Co przy tym oczywiste, drogomierz będzie mógł być wymieniony tylko na drogomierz sprawny oraz dedykowany dla typu pojazdu, w którym wymiana następuje (zob. projektowany art. 81a, ostatnie zdanie). Oznacza to, że drogomierz będzie mógł być wymieniony jedynie na drogomierz odpowiadający drogomierzowi fabrycznie montowanemu w danej marce, typie i modelu pojazdu oraz odmierzający przebieg w tych samych jednostkach miary co pierwotny drogomierz. Brak jest bowiem jakiegokolwiek racjonalnego uzasadnienia dla wymiany drogomierza poza przypadkami, gdy nastąpiła jego awaria, niepozwalająca realizować celu, dla którego został zamontowany, lub gdy drogomierz musi być wymieniony wraz z uszkodzonym elementem pojazdu, nierozzerwalnie związanym z tym drogomierzem.

Druga część nowelizacji obejmuje penalizację określonych zachowań, mających na celu nieuprawnioną i nieuzasadnioną ingerencję we wskazania drogomierza, które zostały uznane za wymagające kryminalizacji z uwagi na ich znaczny stopień karygodności.

Dodać należy, że projekt realizuje dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE, która w motywie 25 stwierdza, że „oszustwo polegające na fałszowaniu przebiegu powinno być traktowane jako przestępstwo podlegające sankcji, ponieważ manipulacja przebiegiem może prowadzić do błędnej oceny stanu zdatności do ruchu drogowego pojazdu. Wykrywanie manipulacji lub ingerencji w stan drogomierza powinno być łatwiejsze dzięki rejestrowaniu przebiegu w świadectwie zdatności do ruchu drogowego oraz dostępności diagnostów do tych informacji”.

Projekt obejmuje kryminalizacją następujące czyny (art. 306a § 1–3 k.k.):

- zmianę wskazań drogomierza pojazdu mechanicznego,
- ingerencję w prawidłowość pomiaru drogomierza pojazdu mechanicznego,
- zlecenie innej osobie zmiany wskazań drogomierza pojazdu mechanicznego lub ingerencji w prawidłowość pomiaru takiego drogomierza.

Jak z powyższego wynika, odpowiedzialność karna za „fałszowanie” wskazań drogomierza nie obejmuje jedynie osoby faktycznie dokonującej manipulacji w zakresie rzeczywistego stanu drogomierza, ale także właściciela (posiadacza) pojazdu, który, w najczęściej przeciw spotykanej konfiguracji, zleca „fachowemu” podmiotowi fizyczną ingerencję we wskazanie drogomierza. Podkreślić przy tym należy, że przyjęte w projekcie wyrażenie „drogomierz” obejmuje zarówno drogomierz dokonujący pomiaru w kilometrach lub w milach (co najczęściej dotyczy pojazdów sprowadzonych z USA lub z Wielkiej Brytanii), a także drogomierz dokonujący pomiaru w motogodzinach (co ma miejsce m.in. w pojazdach wolnobieżnych, wózkach widłowych i ciągnikach rolniczych). W tych ostatnich przypadkach to bowiem ten drogomierz, a nie drogomierz przebiegu w kilometrach (milach) ma pierwszorzędne znaczenie dla oceny stanu technicznego maszyny.

Penalizując wymienione zachowania, uznano, że będą one stanowić przestępstwa zagrożone karą pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5. Należy bowiem pamiętać, że drogomierz pełni funkcję dokumentującą najistotniejszy parametr mający wpływ na

ocenę jego dotychczasowego użytkowania. Przyjęty rodzaj i wymiar kary przewidzianej za to przestępstwo odpowiada zatem karygodności takiego czynu, kwalifikując go przy tym jako występki. Jednocześnie zważyć trzeba, że w przypadku ustalenia, że w konkretnym stanie faktycznym zmiana stanu drogomierza została dokonana w celu oszukania kontrahenta co do stanu technicznego pojazdu, projektowane przestępstwo może być przedmiotem zbiegu z przestępstwem oszustwa, penalizowanym w art. 286 k.k. Uzasadnieniem dla projektowanego zagrożenia rodzajem i wymiarem kary za nowo zaprojektowane przestępstwa jest nadto zbieżność tego przestępstwa z podobnym rodzajowo czynem, tj. fałszowaniem (podrabianiem lub przerabianiem) dokumentów. To przestępstwo, penalizowane w art. 270 § 1 k.k., również jest bowiem zagrożone karą pozbawienia wolności do lat 5.

W § 2 przepisu art. 306a k.k. projekt przewiduje penalizację zachowań polegających na zleceniu innej osobie zmiany wskazań drogomierza lub zleceniu innej osobie ingerencji w prawidłowość pomiaru takiego drogomierza. Co prawda zlecenie może być w pewnych okolicznościach uznane za przestępstwo podżegania z art. 18 § 2 k.k. to jednak wskazać należy, że nie jest tak zawsze. Tym samym podżeganie nie wyczerpuje wszystkich stanów faktycznych mogących mieć miejsce w sprawach związanych z ingerencją we wskazania drogomierza. Dla ustalenia, że w sprawie doszło do podżegania, muszą być bowiem spełnione dwa warunki: zamiar bezpośredni podżegacza (który chce, aby inna osoba dokonała czynu zabronionego) i nakłanianie przez niego innej osoby do popełnienia przestępstwa. W takiej konfiguracji przepis z art. 18 § 2 k.k. nie obejmuje jednak sytuacji, gdy właściciel lub posiadacz pojazdu tylko godzi się na propozycję bezpośredniego sprawcy fałszowania wskazań drogomierza, jedynie akceptując złożoną mu ofertę, w żaden jednak sposób nie nakłaniając bezpośredniego sprawcy do jej wypełnienia. W takim właśnie przypadku, bez penalizacji czynności zlecenia, właściciel lub posiadacz pojazdu nie ponosiłby odpowiedzialności karnej za swoje zachowanie, choć świadomie zaakceptował nieuprawnioną ingerencję we wskazania drogomierza swojego pojazdu. Z tych względów, mając na uwadze społeczną doniosłość projektu (mającego przede wszystkim na celu ochronę konsumentów przed oszukańczymi zabiegami sprzedawców używanych aut) jest zasadne, aby celem wzmocnienia waloru prewencyjnego nowelizacji, objąć projektowanym przepisem także zlecenie szeroko rozumianej ingerencji w drogomierz, mającej na celu przekłamanie w zakresie wskazań drogomierza.

W § 3 projektowanego art. 306a k.k. przewidziano wypadek mniejszej wagi czynów penalizowanych w § 1 i 2 tego przepisu. Tak skonstruowany przepis art. 306a k.k. nie tylko że jest kompleksowy w zakresie norm sankcjonujących, to dodatkowo także w tym aspekcie jest zbieżny z art. 270 § 2a k.k. (również przewidującym wypadek mniejszej wagi fałszowania dokumentów zagrożony tożsamą sankcją).

Omawiając karne reperkusje skazania za projektowane przestępstwa, należy pamiętać nadto o tym, że zgodnie z ogólnymi zasadami Kodeksu karnego sąd, wyrokując, będzie miał możliwość orzeczenia w omawianych przypadkach także przepadku przedmiotów, które służyły lub były przeznaczone do popełnienia przestępstwa, tj. m.in. wszystkich urządzeń, przedmiotów (w tym komputerów, testerów diagnostycznych, interfejsów, kabli diagnostycznych, adapterów i elektronicznych modułów) oraz oprogramowania, które służyły do nieuprawnionej ingerencji we wskazania drogomierza lub do jego nieuprawnionej wymiany.

Jednocześnie nowelizacja nakłada na określone osoby, podmioty i organy obowiązki skorelowane z ww. zachowaniami.

Po pierwsze projekt nakłada obowiązki na właścicieli lub posiadaczy określonych pojazdów, niezależnie od tego, czy pojazd ten jest zarejestrowany w Rzeczypospolitej Polskiej, za granicą, czy też nie jest zarejestrowany. Mianowicie właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej lub motoroweru będzie zobowiązany przedstawić ww. pojazd w dowolnej (tj. podstawowej lub okręgowej) stacji kontroli pojazdów w terminie 10 dni roboczych od dnia wymiany drogomierza w celu dokonania odczytu wskazania nowo wymienionego drogomierza (którym może być tylko drogomierz sprawny i właściwy dla danego typu pojazdu) (art. 81b ust. 1 projektu). Do czynności związanych z odczytem wskazania drogomierza będzie miał zastosowanie przy tym art. 81 ust. 13 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Powyższe oznacza, że w razie powstania trudności w dokonaniu odczytu wskazania drogomierza lub jednostek miary, w których ten przebieg jest zliczany, odczyt będzie mógł być przeprowadzony po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego obejmującej ustalenie, którego nie mógł dokonać diagnosta (najczęściej będzie tu chodzić o niemożność ustalenia, w jakich jednostkach miary drogomierz zlicza przebieg w przypadku, gdy brak jest oznaczenia jednostek na wyświetlaczu drogomierza lub na tablicy rozdzielczej).

Zbiór pojazdów, co do których będzie obowiązywać ww. przedstawienie pojazdu, jest co do zasady tożsamy ze zbiorem pojazdów podlegających obowiązkowym badaniom technicznym oraz ze zbiorem pojazdów podlegających zarejestrowaniu (poza pojazdem wolnobieżnym – zob. art. 71 ust. 1 i 3 w związku z art. 80a ust. 2 pkt 1 i ust. 3 i w związku z art. 81 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym) i co oczywiste obejmuje pojazdy, które fabrycznie są wyposażone w drogomierz.

Powyższe czynności mają za zadanie urzędowo usankcjonować fakt, przyczynę i datę wymiany drogomierza w pojazdach dopuszczonych do ruchu lub które mogą być dopuszczone do ruchu po zarejestrowaniu, m.in. na potrzeby przyszłych nabywców takich pojazdów. Po urzędowym odnotowaniu wymiany drogomierza będą oni bowiem mieć świadomość (choćby w wyniku sprawdzenia pojazdu w publicznym portalu *historiapojazdu.gov.pl*), że w pojeździe dokonano wymiany drogomierza, daty wymiany, z jakich powodów oraz jaki był stan nowo zamontowanego drogomierza w chwili jego montażu.

Z uwagi na fakt, że właściciel lub posiadacz pojazdu może nie dotrzymać terminu stawienia się w stacji celem przedstawienia pojazdu w ww. celu, art. 81b ust. 2 projektu rozstrzyga, że niedotrzymanie terminu stawienia się w stacji po wymianie drogomierza nie stanowi podstawy odmowy przez stację kontroli pojazdów nałożonych na nią czynności. W innym przypadku niedotrzymanie przez właściciela lub posiadacza pojazdu terminu do przedstawienia pojazdu w stacji z przyczyn od niego niezależnych uniemożliwiłoby mu bowiem dopełnienie obowiązku z projektowanego art. 81b ust. 1. Co przy tym istotne, przypadki zawinionego (zarzucalnego) niedotrzymania terminu do przedstawienia pojazdu w stacji kontroli pojazdów będą wyczerpywać znamiona wykroczenia z art. 97 k.w., który penalizuje m.in. wykroczenia właściciela lub posiadacza pojazdu przeciwko innym przepisom ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Tym samym z jednej strony stacja kontroli pojazdów dopełni swój obowiązek administracyjnoprawny, a z drugiej właściciel lub posiadacz pojazdu poniesie konsekwencje karne swoich zaniechań, jeżeli doszło do nich z jego winy.

Omawiany obowiązek (art. 81b ust. 1 projektu) pomoże zniwelować oszustwa związane z przebiegiem pojazdu dokonywane nie w formie podstawowej, tj. za pomocą ingerencji we wskazania oryginalnego drogomierza (np. przez cofnięcie jego wskazań o żadaną wartość, wstrzymanie jego pracy lub spowolnienie pomiaru), a za pomocą zamontowania

w pojeździe innego drogomierza, z mniejszym wskazaniem, pod pozorem rzekomej usterki pierwotnego drogomierza. Omawiany obowiązek przedstawienia pojazdu celem odnotowania wskazania nowo zamontowanego drogomierza w centralnej ewidencji pojazdów, w powiązaniu z wagą oświadczenia składanego przez właściciela lub posiadacza pojazdu przy przedstawianiu pojazdu w stacji kontroli pojazdów (o czym niżej), wyeliminuje manipulacje związane nieewidencjonowaną do tej pory czynnością w postaci wymiany drogomierza i daty tej wymiany. Szczególnie, jeżeli uwzględni się fakt, że w każdym czasie pojazd będzie mógł być poddany kontroli drogowej, podczas której określone służby będą uprawnione do odczytu stanu drogomierza z chwili kontroli i przekazania tego stanu do centralnej ewidencji pojazdów. Powyższe oznacza, że w przypadku niezawiadomienia stacji kontroli pojazdów o wymianie drogomierza w ustawowym terminie, a następnie w przypadku rutynowej kontroli drogowej, w której służby odczytają stan drogomierza i przekażą go do centralnej ewidencji pojazdów, w ewidencji ujawnią się różnice co do stanu drogomierza, wskazujące na manipulację jego wskazaniem. Takie ustalenie rodzić zaś będzie, w zależności od ustaleń, ewentualną odpowiedzialność karną nie tylko z nowego art. 306a § 1 k.k. (zmiana wskazania drogomierza), ale także z art. 97 k.w., tj. m.in. za niezawiadomienie o fakcie wymiany drogomierza.

W wyniku przekazania przez diagnostę do centralnej ewidencji pojazdów, podczas wizyty właściciela lub posiadacza pojazdu w stacji kontroli pojazdów w celu dopełnienia obowiązków wynikających z wymiany drogomierza, informacji o stanie nowo zamontowanego drogomierza, dacie jego zamontowania i przyczynie wymiany, taki dodatkowy zakres danych wprowadzonych do ewidencji pozwoli potencjalnemu kupującemu zorientować się m.in., że w pojeździe były dokonywane naprawy (wymiana drogomierza) oraz poznać wskazania „starego” i „nowego” drogomierza. W powiązaniu zaś z objętym projektem przekazywaniem do centralnej ewidencji pojazdów stanu drogomierza odnotowanego przez określone służby podczas kontroli drogowych, umożliwi to porównanie wszystkich kolejnych wskazań danego drogomierza i ujawnienie ewentualnych nieprawidłowości między jego poszczególnymi odczytami, gdyby w pojeździe doszło do nieuprawnionych i nielegalnych interwencji we wskazania tego drogomierza. Uznać przy tym należy, że zaproponowany termin 10 dni roboczych (tj. blisko 2 tygodnie) na przedstawienie pojazdu do sprawdzenia, jest okresem wystarczającym do wykonania nałożonego obowiązku.

Jako że przekazywanie przez stacje kontroli pojazdów do centralnej ewidencji pojazdów danych o dacie wymiany drogomierza, jego przyczynie i wskazaniu w czasie odczytu będzie się wiązać z poprzedzającymi to przekazywanie konkretnymi czynnościami tych stacji (odebraniem od właściciela lub posiadacza pojazdu oświadczenia o wymianie drogomierza, wzrokowym sprawdzeniem wskazania drogomierza wraz z jednostką miary) jest zasadne by, podobnie jak w przypadku wystawiania kart pojazdu lub przeprowadzania badań technicznych pojazdu, odczyt nowo zamontowanego drogomierza (który nie jest projektowany jako rodzaj badania technicznego) podlegał opłacie i opłacie ewidencyjnej, przeznaczonej m.in. na finansowanie wydatków związanych z funkcjonowaniem centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców (art. 81b ust. 3). Z uwagi na informacje uzyskane w toku konsultacji publicznych (m.in. stowarzyszeń i związków diagnostów i stacji kontroli pojazdów) przyjęto, że maksymalna wysokość opłaty za dokonanie odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary nie może przekroczyć 100 zł (art. 81b ust. 4).

Podlegającą gromadzeniu w ewidencji datę i przyczynę wymiany drogomierza będzie ustalać uprawniony diagnosta (projektowany art. 81b ust. 7). Podstawą tego ustalenia będzie pisemne oświadczenie o wymianie drogomierza, składane przez właściciela lub posiadacza pojazdu, który dokonał wymiany drogomierza. Właściciel lub posiadacz pojazdu będzie składać oświadczenie na piśmie, pod rygorem odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania, przed przystąpieniem przez diagnostę do czynności mających na celu odczyt wskazania nowo zamontowanego drogomierza. Taki rygor oświadczenia jest związany z faktem, że to właśnie data i przyczyna wymiany drogomierza wskazane w oświadczeniu będą „urzędowymi” informacjami o wymianie drogomierza przekazywanymi przez diagnostę do centralnej ewidencji pojazdów. Forma i treść oświadczenia oraz związany z nią rygor (art. 81b ust. 5 i 6) będą też mieć niebagatelne znaczenie dla przyszłych, ewentualnych celów dowodowych.

Odczytu wskazania nowo zamontowanego drogomierza wraz z jednostką miary i przekazania danych, o których mowa w projektowanym art. 80b ust. 1 pkt 21 (data i przyczyna wymiany drogomierza oraz jego wskazanie w czasie wizyty w stacji kontroli pojazdów), będzie dokonywać uprawniony diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów (projektowany art. 81b ust. 1, 5 i 7). Takie rozwiązanie jest ze wszech miar uzasadnione, biorąc pod uwagę fakt, że również inne czynności dotyczące pojazdów

(przede wszystkim badania techniczne) wykonuje zatrudniony w stacji kontroli pojazdów uprawniony diagnosta (zob. art. 84 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym).

Wzór oświadczenia właściciela lub posiadacza pojazdu o wymianie drogomierza, stosowanego podczas czynności związanych z odczytem wskazania tego drogomierza, zostanie określony w akcie wykonawczym przy uwzględnieniu rzetelnego dokumentowania czynności związanych z wymianą drogomierza (art. 81b ust. 8).

Również szczegółowe czynności uprawnionych diagnostów związane z dokonaniem odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary oraz wysokość opłaty za dokonanie odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary zostaną określone w rozporządzeniu, mając na uwadze konieczność zapewnienia jednolitej procedury w zakresie dokonywania odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary, rzetelnego dokumentowania czynności związanych z wymianą drogomierza oraz koszty tych czynności, w tym niezbędny nakład pracy, a także zasady proporcjonalności opłat (art. 81b ust. 9).

Zważyć należy, że w trakcie czynności związanych z odczytem wskazania drogomierza w stacji kontroli pojazdów diagnosta może ustalić, że odczyt wskazania nowo zamontowanego drogomierza wraz z jednostką miary nie jest możliwy. Niemożność dokonania odczytu wskazania drogomierza (wartości zliczonych jednostek) lub rodzaju jednostek miary, w jakich drogomierz zlicza przebieg, może przy tym wynikać z różnych powodów. W takiej sytuacji zastosowanie może znaleźć przepis art. 81 ust. 13 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (o czym była mowa we wcześniejszej części uzasadnienia – zob. str. 5). W innym przypadku, tj. w sytuacji ustalenia, że odczyt wskazania nowo wymienionego drogomierza wraz z jednostką miary nie jest możliwy, diagnosta zamieści informację o niemożności dokonania odczytu w centralnej ewidencji pojazdów.

Jednocześnie podkreślić należy, że niezależnie od tego, iż ustalenia diagnosty zostaną przekazane do centralnej ewidencji pojazdów (także co do niemożności dokonania odczytu wskazania drogomierza), w przypadku umyślnych działań właściciela lub posiadacza pojazdu mających na celu utrudnienie bądź uniemożliwienie przeprowadzenia pełnych czynności związanych z odczytem drogomierza właściciel ten lub posiadacz, w zależności od konkretnych ustaleń, będzie ponosił odpowiedzialność karną z art. 306a § 1 lub 2 k.k. oraz z art. 97 k.w. Osoba przedstawiająca pojazd do odczytu wskazania drogomierza może bowiem, przez różnego rodzaju zabiegi techniczne, uniemożliwić

odczyt nowo zamontowanego drogomierza (np. odłączając podświetlenie elektronicznego wyświetlacza stanu drogomierza w tablicy rozdzielczej). Osoba taka może również złożyć diagnoście oświadczenie o wymianie drogomierza, które jednak *prima facie* będzie w swojej treści nierealne (tj. będzie np. zawierać datę wymiany drogomierza sprzed daty pierwszej rejestracji pojazdu lub datę przyszłą), domagając się jednak od stacji kontroli pojazdów dokonania czynności związanych z odczytem wskazania nowo wymienionego drogomierza. Takie lub podobne obstrukcje osoby przedstawiającej pojazd do odczytu drogomierza, ukierunkowane na utrudnienie lub uniemożliwienie prawidłowego wykonania przez stację kontroli pojazdów czynności, o których mowa w art. 81b ust. 1, będą stanowić podstawę do zawiadomienia przez diagnostę/stację kontroli pojazdów organów ścigania o podejrzeniu popełnienia przestępstwa zmiany wskazań drogomierza (projektowany art. 306a § 1 i 2 k.k.) lub podejrzeniu popełnienia wykroczenia przeciwko obowiązkowi przedstawienia pojazdu z nowo wymienionym drogomierzem do jego odczytu (art. 97 k.w.).

Przyjąć jednocześnie należy, że świadomość właściciela lub posiadacza pojazdu o odpowiednich wpisach w centralnej ewidencji pojazdów oraz grożącej mu odpowiedzialności karnej w przypadku utrudniania lub uniemożliwiania przeprowadzenia przez stację kontroli pojazdów odczytu drogomierza w trybie art. 81b ust. 1 projektu w wystarczający sposób zobliguje ww. osoby do prawidłowego wykonania ciężących na nich nowych obowiązków. Są one bowiem ściśle skorelowane z pierwszorzędnym celem projektu, tj. zapewnieniem pewności obrotu związanego z używanymi pojazdami mechanicznymi oraz ochroną interesów majątkowych w obrocie cywilnoprawnym.

Reasumując, stwierdzić należy, że niewykonanie projektowanych nakazów i zakazów w postaci:

- 1) dokonania wymiany drogomierza wbrew przepisom ustawy,
- 2) nieprzedstawienia (lub przedstawienia po terminie) pojazdu w stacji kontroli w celu dokonania odczytu nowo wymienionego drogomierza wraz z jednostką miary,
- 3) uniemożliwienia diagnoście dokonania odczytu wskazania wymienionego drogomierza wraz z jednostką miary,
- 4) złożenia oświadczenia o wymianie drogomierza nierealnego co do treści,

- 5) uniemożliwienia uprawnionym organom kontroli w toku kontroli ruchu drogowego odczytu wskazania drogomierza pojazdu, pojazdu holowanego lub pojazdu przewożonego, wraz z jednostką miary

będzie rodzić po stronie właściciela lub posiadacza pojazdu odpowiedzialność karną za wykroczenie z art. 97 k.w., tj. za czyn polegający na wykroczeniu przeciwko innym przepisom ustawy – Prawo o ruchu drogowym lub przepisom wydanym na jej podstawie, zagrożone karą grzywny do 3000 zł albo karą nagany.

Projekt kreuje nowe obowiązki nie tylko wobec właścicieli i posiadaczy pojazdów, ale także w stosunku do określonych podmiotów i służb. Mianowicie na stacje kontroli pojazdów (i zatrudnionych w nich uprawnionych diagnostów) projekt nakłada (częściowo opisane wyżej) obowiązki w postaci:

- 1) przyjęcia od właściciela lub posiadacza pojazdu, który dokonał wymiany drogomierza, w całości wypełnionego oświadczenia o wymianie drogomierza;
- 2) dokonania odczytu nowo wymienionego drogomierza;
- 3) pobrania opłaty i opłaty ewidencyjnej za tę czynność;
- 4) przekazania do centralnej ewidencji pojazdów danych zawierających datę i przyczynę wymiany drogomierza oraz wskazanie wymienionego drogomierza wraz z jednostką miary; w przypadku pojazdu niezarejestrowanego w Polsce (zarejestrowanego za granicą lub w ogóle niezarejestrowanego), także danych o numerze VIN albo numerze nadwozia, podwozia lub ramy tego pojazdu oraz o jego numerze rejestracyjnym (jeżeli pojazd jest zarejestrowany za granicą; w przypadku pojazdu w ogóle niezarejestrowanego numer rejestracyjny oczywiście nie zostanie przekazany do ewidencji).

Projekt nadaje wreszcie określonym służbom – Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej oraz Służbie Celno-Skarbowej (tj. organom najbardziej wyspecjalizowanym i posiadającym największy zakres uprawnień podczas kontroli drogowej) uprawnienie do dokonywania odczytu wskazania drogomierza pojazdu, pojazdu holowanego i pojazdu przewożonego, wraz z jednostką miary, podczas każdorazowej kontroli pojazdu (art. 129l ust. 1 projektu). Innymi słowy projekt nadaje wymienionym służbom prawo „spisywania” wskazań drogomierzy kontrolowanych pojazdów podczas każdej, nawet rutynowej, kontroli drogowej. To nowe uprawnienie określonych służb oznacza, że w stosunku do każdego pojazdu poruszającego się w

granicach Rzeczypospolitej Polskiej (tj. zarejestrowanego w Polsce, zarejestrowanego za granicą lub niezarejestrowanego), w przypadku jego kontroli, wskazane służby będą mogły dokonać odczytu wskazania drogomierza kontrolowanego pojazdu (w tym pojazdu holowanego i przewożonego). Podkreślić przy tym należy, że korzystanie z tego nowego uprawnienia, celem wyeliminowania manipulacji w zakresie przebiegu pojazdu, wydaje się najbardziej zasadne nie tylko co do pojazdów poruszających się po drogach, ale także w stosunku do przewożonych (transportowanych) pojazdów używanych (w tym pojazdów przywożonych zza granicy), co do których na podstawie towarzyszących okoliczności należy przyjąć, że zostaną one sprzedane i zarejestrowane w Polsce.

Jednocześnie podkreślić należy, że celem kompletności projektu uprawnienie do odczytu drogomierza kontrolowanego pojazdu (czy to poruszającego się po drodze samodzielnie, czy to przewożonego lub holowanego) obejmuje wszystkie pojazdy znajdujące się w ruchu drogowym na terenie Polski, tj. pojazdy zarejestrowane w kraju, pojazdy zarejestrowane za granicą lub pojazdy w ogóle niezarejestrowane. Tylko bowiem w ten sposób, wyrywkowo, celowo lub w ramach skoordynowanych akcji (np. w ramach policyjnych akcji specjalnych) możliwe będzie ukrócenie procederu fałszowania wskazań drogomierzy. Taki proceder najczęściej odbywa się bowiem jeszcze przed zarejestrowaniem w kraju pojazdu sprowadzonego z zagranicy. Projektowane przepisy ten proceder zmarginalizują, przede wszystkim dzięki możliwości odczytu drogomierzy pojazdów zarejestrowanych za granicą (tj. m.in. pojazdów zaopatrzonych w zagraniczne tablice tymczasowe, wywozowe lub celne), pojazdów niezarejestrowanych, pojazdów przewożonych jako ładunek (np. na lawetach) i to już od momentu przekroczenia polskiej granicy (oraz w każdym innym momencie, gdy ww. pojazdy będą się znajdować w ruchu drogowym na terytorium kraju). Dopiero takie uprawnienia służb (połączone z przekazywaniem wskazania drogomierza do centralnej ewidencji pojazdów), w powiązaniu z karną penalizacją ingerencji we wskazania drogomierza, doprowadzić powinny do likwidacji patologicznego zjawiska oszustwa w obrocie używanymi pojazdami mechanicznymi w zakresie fałszowania stanu drogomierza pojazdu.

Dane obejmujące wskazania drogomierzy w kontrolowanych pojazdach będą przekazywane przez służby do centralnej ewidencji pojazdów (projektowany art. 80b ust. 1 pkt 22). W przypadku pojazdów zarejestrowanych w kraju te wskazania, w powiązaniu z już przekazywanymi do ewidencji wskazaniami odczytywanymi przez diagnostów podczas okresowych (co do zasady corocznych) badań technicznych pojazdów, w jeszcze

bardziej dokładny sposób pozwolą ustalić historię pojazdu w zakresie jego przebiegu, ułatwiając jednocześnie, w przypadku manipulacji w zakresie wskazania drogomierza, wykryć nie tylko różnice między poszczególnymi wskazaniami ale również przybliżony czas ingerencji we wskazania drogomierza. W przypadku pojazdów zarejestrowanych za granicą lub pojazdów w ogóle niezarejestrowanych służby będą dodatkowo przekazywać do centralnej ewidencji pojazdów numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy kontrolowanego pojazdu, jego zagraniczny numer rejestracyjny (o ile pojazd będzie go posiadał) oraz dane techniczne o pojeździe (m.in. markę pojazdu – tzw. prerejestracja). Te informacje pozwolą, w przypadku ewentualnego przyszłego zarejestrowania takiego pojazdu w Polsce, na porównanie wskazań jego drogomierza z okresu sprzed jego zarejestrowania w kraju i po takim zarejestrowaniu, np. po numerze VIN. W konsekwencji, podobnie jak w przypadku pojazdów zarejestrowanych w kraju, wskazane informacje ułatwią wykrycie manipulacji we wskazania drogomierza.

Wymienione dane, po uzupełnieniu o dodatkowe funkcjonalności w zakresie danych o wskazaniu drogomierza podczas kontroli, będą dostępne z poziomu już funkcjonującej informatycznej usługi Ministerstwa Cyfryzacji, prowadzonej przez portal www.historiapojazdu.gov.pl. Portal ten, jako bezpłatny raport implementowany z centralnej ewidencji pojazdów, już obecnie pozwala każdemu użytkownikowi znającemu numer rejestracyjny, numer VIN i datę pierwszej rejestracji sprawdzanego pojazdu, prześledzić m.in. poszczególne wskazania drogomierza, odczytane przez diagnostę i przekazane do ewidencji podczas każdorazowego obowiązkowego badania technicznego. Portal ten pozwala nadto ustalić ważność badań technicznych i aktualność ubezpieczenia OC sprawdzanego pojazdu. W wyniku projektowanych zmian portal będzie zaś zawierał również dane o wskazaniu drogomierza odczytanego w czasie kontroli pojazdu przez określone służby i to niezależnie od tego, czy pojazd jest w Polsce zarejestrowany, czy też w ogóle nie jest zarejestrowany oraz o przyczynie i dacie wymiany drogomierza oraz jego wskazaniu z daty weryfikacji przez diagnostę.

Z uwagi na dodanie do Rozdziału XXXVI Kodeksu karnego nowego typu czynu zabronionego (art. 306a k.k.), chroniącego przede wszystkim interesy majątkowe w obrocie cywilnoprawnym oraz z uwagi na fakt, że już obecnie w rozdziale tym znajduje się szereg typów czynów wykraczających poza dotychczasowy przedmiot ochrony wskazany w tytule tego rozdziału – „Przestępstwa przeciwko obrotowi gospodarczemu” (np. art. 300 i art. 301 k.k. – interesy majątkowe wierzycieli, art. 304 i art. 306 k.k. –

interesy majątkowe kontrahenta), zasadne stało się dokonanie zmiany tego tytułu w sposób w pełni oddający charakter chronionych dóbr prawnych, którymi są obrót gospodarczy jako całość oraz interesy majątkowe w obrocie cywilnoprawnym.

Zmiana w art. 80d Prawa o ruchu drogowym to zmiana wynikowa stanowiąca konsekwencję objęcia opłatą ewidencyjną także czynności polegającej na dokonaniu przez uprawnionego diagnostę, zatrudnionego w stacji kontroli pojazdów, odczytu wskazania nowo wymienionego drogomierza wraz z jednostką miary. Z uwagi na fakt, że opłaty te są przekazywane na Fundusz – Centralną Ewidencję Pojazdów i Kierowców, który zgodnie z art. 80d ust. 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przeznacza te opłaty na finansowanie wydatków związanych z utworzeniem, rozwojem i funkcjonowaniem centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców, w tym Krajowego Punktu Kontaktowego, centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych oraz elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, brak jest podstaw do rezygnacji z tej opłaty w przypadku przeprowadzania przez diagnostów dodatkowych czynności ukierunkowanych na urealnienie danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.

W związku z proponowanymi zmianami jest konieczne wreszcie utrzymanie w mocy dotychczasowych aktów wykonawczych regulujących problematykę objętą projektem na okres nie dłuższy niż 3 miesiące od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy. Przyjęte rozwiązania skutkują bowiem pośrednią zmianą upoważnień ustawowych do wydania tych aktów wykonawczych. Z uwagi na *vacatio legis* ustawy oraz treść i zakres nowelizacji, 3-miesięczny okres na dostosowanie aktów wykonawczych do projektowanych regulacji uznać należy za wystarczający.

Uzasadniając proponowane zmiany, przywołać także należy tożsame regulacje istniejące w prawie innych państw w zakresie analizowanej problematyki. W części krajów Unii Europejskiej fałszowanie wskazań drogomierza przebiegu kilometrów w samochodzie jest bowiem traktowane, podobnie jak w przedmiotowej nowelizacji, jako odrębny typ przestępstwa. W Niemczech są kryminalizowane odrębnie zachowania polegające na wytwarzaniu nieprawdziwych danych dotyczących masy lub liczby dokonanych przez urządzenie pomiarów, które w całości lub częściowo rejestrowane są samoczynnie przez urządzenie, bez ingerencji ludzkiej, i które mogą stanowić dowód zaistnienia określonego

stanu faktycznego (§ 268 niemieckiego Kodeksu karnego). Przepis ten ma zastosowanie także do przypadków, gdy sprawca, przez swoje działania zakłócające normalną pracę urzędnika, wpływa na proces rejestracji lub odzwierciedlenia danych podlegających samoistnemu gromadzeniu przez urządzenie. Czyn tego rodzaju jest zagrożony karą do 5 lat pozbawienia wolności. Podobną regulację zawiera austriacki Kodeks karny, kryminalizując w § 225a działania polegające na wytwarzaniu fałszywych danych (w tym technicznych), mających walor potwierdzania stanu faktycznego, przez ich wprowadzanie, zmianę lub usuwanie albo na fałszowaniu tego rodzaju prawdziwych danych w celu ich oszukańczego wykorzystania jako dowodu prawa, stosunku prawnego lub stanu faktycznego. Czyn ten podlega karze pozbawienia wolności do roku. We Francji zachowanie polegające na zmianie wskazań drogomierza lub wyzerowaniu go jest zakazane. W przypadku zmiany drogomierza przebieg zapisany na starym drogomierzu musi być przeniesiony na nowy, na koszt osoby, która dokonała zmiany drogomierza. Zachowanie sprzeczne z tymi wymogami podlega penalizacji na podstawie art. L 213-1 Kodeksu Konsumentów, który przewiduje, że karą do dwóch lat więzienia i grzywną do 37 500 euro lub jedną z tych kar jest zagrożony czyn polegający na oszustwie co do natury, rodzaju, pochodzenia składu, niezbędnej zawartości lub istotnych cech towaru.

Przepis art. 4 projektu odnosi się do rozstrzygnięcia kwestii intertemporalnych w sytuacji, gdy wymiana drogomierza nastąpi przed dniem wejścia w życie ustawy, natomiast po tym fakcie wejdą w życie przepisy wymagające przeprowadzenia czynności związanych z podaniem do wiadomości uprawnionego organu faktu dokonania zmiany tego drogomierza. W rozpatrywanej sytuacji nie mamy do czynienia z retroaktywnym działaniem ustawy, gdyż stosowne czynności proceduralne zostają dokonane w czasie obowiązywania ustawy, która je przewiduje, odnoszą się one jedynie do stanu faktycznego, który zaistniał przed dniem wejścia w życie ustawy, co samo w sobie nie jest sprzeczne z zasadą *lex retro non agit*. Przedmiotowe czynności mają bowiem na celu poinformowanie uprawnionego organu o określonym fakcie i nie mogą być w żadnej mierze uznane za powodujące ujemne konsekwencje dla zainteresowanej osoby. Jednakże biorąc pod uwagę fakt, że czynność wymiany drogomierza miała miejsce przed dniem wejścia w życie ustawy i w czasie dokonywania tej czynności obowiązek zawiadomienia organu nie istniał, nie wydaje się celowe stosowanie tej procedury w takich wypadkach. Wymiana drogomierza w momencie jej dokonania nie była bowiem

obwarowana żadnymi dodatkowymi warunkami natury administracyjno-prawnej, ze względu na które ustanowiono obowiązek zawiadomienia właściwego organu.

Zakres projektu nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt wpływa na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt ustawy został zamieszczony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Sprawiedliwości zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Żaden z podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem.

Projekt ustawy nie dotyczy warunków określonych w uchwale nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednolicenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (M.P. poz. 205).

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

Projektowany termin wejścia nowelizacji w życie uwzględnia czas niezbędny na dostosowanie i implementację zmian w systemach dziedzicznych podmiotów zobowiązanych (m.in. oprogramowanie dla SKP, system „Pojazd” eksploatowany w starostwach powiatowych oraz systemy organów kontroli ruchu drogowego objętych projektem).

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Sprawiedliwości</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Patryk Jaki – Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Bartosz Jakubowski – sędzia, główny specjalista w Departamencie Legislacyjnym tel. (22) 52 12 840, e-mail: Bartosz.Jakubowski@ms.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 12.07.2018 r.</p> <p>Źródło: Inicjatywa własna</p> <p>Nr w Wykazie prac UD 324</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zjawisko nieuprawnionej ingerencji we wskazania licznika przebiegu pojazdu mechanicznego (drogomierza) przybrało w ostatnich latach skalę nieakceptowalną społecznie. W przeważającej mierze takie działanie obejmuje pojazdy samochodowe i ukierunkowane jest na osiągnięcie przez sprzedającego pojazd nieuprawnionej korzyści majątkowej w wyniku wprowadzenia kupującego w błąd co do aktualnego przebiegu, który, co do zasady, ma istotny wpływ na stan techniczny sprzedawanego pojazdu.

Przeprowadzone w tej kwestii na zlecenie Ministerstwa Cyfryzacji przez firmę PiLab badania wskazują, że liczba samochodów z „przekręconym” drogomierzem wynosi ok. 240 tys., czyli 1,27% wszystkich aut w Polsce. Centralny Ośrodek Informatyki podaje jednak, że sytuacja może dotyczyć aż 20% pojazdów. Ponadto szacuje się, że zakres cofnięcia drogomierza wynosi od 10% do 40% faktycznie przejechanych kilometrów¹⁾. W praktyce skala tego procederu może być jednak znacznie wyższa.

Poniższa tabela przedstawia szacunkowe wyliczenia w zakresie „przekręcania” drogomierzy, dokonane w oparciu o przytoczone wyżej informacje o skali tego zjawiska oraz liczbę zarejestrowanych w Polsce pojazdów w roku 2016, z podziałem na ich rodzaj²⁾.

Rodzaj pojazdu	ROK	Odsetek „przekręconych liczników”	
	2016	1,27%	20%
pojazdy samochodowe i ciągniki	28 601 037	363 233	5 720 207
motocykle ogółem	1 355 625	17 216	271 125
motocykle o pojemności silnika do 125 cm ³	434 127	5 513	86 825
samochody osobowe	21 675 388	275 277	4 335 078
autobusy ogółem	113 139	1 437	22 628
samochody ciężarowe	3 179 655	40 382	635 931
samochody ciężarowo-osobowe	170 607	2 167	34 121
samochody specjalne (łącznie z sanitarnymi)	182 245	2 315	36 449
ciągniki samochodowe	362 624	4 605	72 525
ciągniki siodłowe	361 681	4 593	72 336

¹⁾ <http://auto.dziennik.pl/aktualnosci/artykuly/544398,cepik-licznik-przekrecony-samochody.html>

²⁾ Opracowano na podstawie: <https://bdl.stat.gov.pl/BDL/dane/podgrup/wymiary>.

ciągniki rolnicze	1 732 017	21 997	346 403
ciągniki rolnicze kołowe	brak danych	brak danych	brak danych
motorowery	1 292 200	16 411	258 440
SUMA	59 460 345	755 146	11 892 069

Według Głównego Urzędu Statystycznego, szacunkowa liczba zarejestrowanych pojazdów, obejmująca motocykle, samochody osobowe, trolejbusy, samochody ciężarowe, samochody specjalne, ciągniki samochodowe (siodłowe i balastowe) oraz ciągniki rolnicze wynosi 59 460 345. Tymczasem, według szacunków, między 755 146 a 11 892 069 z nich ma zmieniony stan drogomierza.

W aktualnym stanie prawnym zachowanie polegające na fałszowaniu wskazań drogomierza jest uznawane za jeden z elementów składających się na realizację znamion czynności sprawczej przestępstwa oszustwa stypizowanego w art. 286 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – *Kodeks karny* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1600, dalej: k.k.). Dla bytu tego przestępstwa konieczne jest doprowadzenie innej osoby do niekorzystnego rozporządzenia własnym lub cudzym mieniem przez wprowadzenie tej osoby w błąd albo wyzyskanie błędu lub niezdolności do należytego pojmowania przedsiębranego działania, przy czym sprawca musi działać w celu osiągnięcia korzyści majątkowej. Czynność polegająca na zaniżeniu wskazań drogomierza najczęściej podejmowana jest właśnie w celu wprowadzenia nabywcy w błąd co do faktycznego przebiegu samochodu, będącego przedmiotem transakcji handlowej (czynności cywilnoprawnej – np. umowy sprzedaży). Bez wątpliwości przyjąć należy, że przebieg samochodu jest jednym z istotnych elementów oddziałujących na ocenę jego stanu technicznego. Sposób eksploatacji pojazdu ma bowiem wpływ nie tylko na zużycie poszczególnych jego elementów, ale także na jego stan techniczny w całości. W ten sposób stan przebiegu pojazdu w bezpośredni sposób rzutuje na jego wartość rynkową. W najbardziej typowych sytuacjach mamy do czynienia z zaniżeniem wskazań drogomierza. Zachowanie takie uznać należy w obecnym stanie prawnym za wstępną czynność składającą się na wprowadzenie kontrahenta w błąd co do istotnej informacji kształtującej jego proces decyzyjny.

W praktyce udowodnienie sprawcy w procesie karnym znamion strony podmiotowej oszustwa nie powinno nastęrczać poważniejszych problemów, jednak w przypadku analizowanych zachowań, trudności dowodowe pojawiają się w zakresie ustalenia sprawcy zaniżenia wskazań drogomierza w sytuacji, gdy samochód nie pochodzi od pierwszego właściciela, dlatego też konieczna jest ingerencja ustawodawcy w przedmiotowym obszarze.

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

Mając powyższe na uwadze, proponuje się szereg zmian, mających zapobiec nieuprawnionej ingerencji w przebieg drogomierza pojazdu mechanicznego.

Kierując się dyrektywą systemowego unormowania materii, nowelizacja składa się z dwóch części, obejmujących ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm., dalej p.r.d.) oraz k.k.

I. Zmiany w p.r.d.:

Pierwsza część projektu tworzy nowe obowiązki administracyjnoprawne, adresowane nie tylko do właścicieli i posiadaczy pojazdów mechanicznych, ale także do podmiotów i służb państwowych, których zadania zostaną poszerzone o zapobieganie i przeciwdziałanie manipulacjom we wskazania drogomierza. Dodatkowo wprowadza się nową normę sankcjonowaną, dopuszczającą wymianę drogomierza tylko wówczas, gdy w ogóle nie odmierza on

przebiegu pojazdu w sytuacji, w której ze względu na jego przeznaczenie, powinien ten przebieg odmierzać lub gdy konieczna jest wymiana elementu pojazdu, z którym drogomierz jest nierozzerwalnie związany. Co do zasady wymiana drogomierza będzie zabroniona, zaś jedyną sytuacją ekskulpacyjną dla takiej wymiany będzie uszkodzenie drogomierza, uniemożliwiający jego dalsze poprawne działanie lub konieczność wymiany elementu, z którym drogomierz jest ściśle związany.

Projekt obliguje również właściciela lub posiadacza pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej lub motoroweru (niezależnie od tego, czy pojazd ten jest zarejestrowany w Rzeczypospolitej Polskiej lub za granicą, czy też jest niezarejestrowany) do przedstawienia go w dowolnej (podstawowej lub okręgowej) stacji kontroli pojazdów w terminie 10 dni od daty wymiany drogomierza, w celu dokonania odczytu wskazania nowo wymienionego drogomierza wraz z jednostką miary.

Zbiór pojazdów, których dotyczyć będzie ww. obowiązek, jest co do zasady tożsamy ze zbiorem pojazdów podlegających obowiązkowym badaniom technicznym oraz ze zbiorem pojazdów podlegającym zarejestrowaniu (poza pojazdem wolnobieżnym – zob. art. 71 ust. 1 i 3 w związku z art. 80a ust. 2 pkt 1 i ust. 3 i w związku z art. 81 ust. 1 p.r.d.). Powyższe ma urzędowo usankcjonować fakt, przyczynę i datę wymiany drogomierza w pojazdach dopuszczonych do ruchu lub które mogą być dopuszczone do ruchu po zarejestrowaniu oraz pozwolić diagnoście na organoleptyczny (wzrokowy) odczyt wskazania nowo wymienionego drogomierza wraz z jednostką miary.

Przewiduje się także rozwiązanie, które rozstrzyga, że niedotrzymanie terminu stawienia się w stacji kontroli pojazdów po wymianie drogomierza nie stanowi podstawy do odmowy przez tę stację wykonania nałożonych na nią czynności. Pozwoli to, w sytuacji niedotrzymania przez właściciela lub posiadacza pojazdu ww. terminu, na dopełnienie stosownego obowiązku.

Przypadki zawinionego (zarzucalnego) niedotrzymania terminu do przedstawienia pojazdu w stacji kontroli pojazdów, będą przy tym stanowić wykroczenie z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – *Kodeks wykroczeń* (Dz. U. z 2018 r. poz. 618, z późn. zm., dalej: k.w.), podobnie jak inne niestypizowane wprost naruszenia ustawy p.r.d. Tym samym z jednej strony stacja kontroli pojazdów dopełni swój obowiązek administracyjnoprawny, a z drugiej właściciel lub posiadacz pojazdu poniesie konsekwencje karne swoich zaniechań, jeżeli doszło do nich z jego winy.

Zgodnie z planowanymi rozwiązaniami, niewykonanie projektowanych nakazów i zakazów w postaci:

- dokonania wymiany drogomierza wbrew przepisom ustawy,
- nieprzedstawienia (lub przedstawienia po terminie) pojazdu w stacji kontroli w celu odczytu wskazania nowo wymienionego drogomierza wraz z jednostką miary,
- uniemożliwienia diagnoście dokonania odczytu wskazania nowo wymienionego drogomierza wraz z jednostką miary,
- złożenia pisemnego oświadczenia o dacie i przyczynie wymiany drogomierza nierealnego co do treści,
- uniemożliwienia uprawnionym organom kontroli w toku kontroli ruchu drogowego odczytu wskazania drogomierza pojazdu, pojazdu holowanego lub pojazdu przewożonego wraz z jednostką miary

będzie rodzić po stronie właściciela lub posiadacza pojazdu odpowiedzialność za wykroczenie z art. 97 k.w., zagrożone karą grzywny do 3000 zł albo karą nagany.

Po otrzymaniu oświadczenia właściciela lub posiadacza pojazdu o wymianie drogomierza oraz zakończeniu czynności

związanych z odczytem wskazania tego drogomierza, uprawniony diagnosta przekaze do centralnej ewidencji pojazdów informacje o dacie i przyczynie wymiany drogomierza oraz jego wskazaniu (stanie) z dnia odczytu.

Z uwagi na fakt, że przekazywanie przez stacje kontroli pojazdów do centralnej ewidencji pojazdów danych o dacie i przyczynie wymiany drogomierza oraz jego wskazaniu w czasie sprawdzenia będzie się wiązać z poprzedzającymi to przekazywanie konkretnymi czynnościami tych stacji (odebraniem oświadczenia od właściciela lub posiadacza pojazdu oraz odczytem wskazania drogomierza z tablicy rozdzielczej), podobnie jak w przypadku wystawiania kart pojazdu lub przeprowadzania badań technicznych pojazdu, czynności związane z odczytem wskazań nowego drogomierza będą podlegać opłacie i opłacie ewidencyjnej, przeznaczonej m.in. na finansowanie wydatków związanych z funkcjonowaniem centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców.

Podlegającą gromadzeniu w ewidencji datę i przyczynę wymiany drogomierza ustalać będzie uprawniony diagnosta. Podstawą tego ustalenia będzie pisemne oświadczenie właściciela lub posiadacza pojazdu, który dokonał wymiany drogomierza. Osoba ta będzie składać ww. oświadczenie na piśmie pod rygorem odpowiedzialności za fałszywe zeznania przed rozpoczęciem przez diagnostę czynności związanych z dokonaniem odczytu nowo zamontowanego drogomierza wraz z jednostką miary.

Wzór dokumentu stosowanego podczas sprawdzenia drogomierza zostanie określony w akcie wykonawczym przy uwzględnieniu rzetelnego dokumentowania czynności związanych z wymianą drogomierza. Również szczegółowe czynności uprawnionych diagnostów związane z dokonaniem odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary oraz wysokość opłaty za dokonanie odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary zostaną określone w rozporządzeniu, przy uwzględnieniu konieczności zapewnienia jednolitej procedury w zakresie dokonywania odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary, rzetelnego dokumentowania czynności związanych z wymianą drogomierza oraz koszty tych czynności, w tym niezbędny nakład pracy, a także zasady proporcjonalności opłat.

W konsekwencji objęcia opłatą ewidencyjną także czynności polegającej na odczycie wskazań nowo zamontowanego drogomierza należy wprowadzić także odpowiednie zmiany wynikowe w ramach p.r.d. Z uwagi na fakt, że opłaty te przekazywane są na Fundusz Celowy – Centralną Ewidencję Pojazdów i Kierowców, który przeznacza te opłaty na finansowanie wydatków związanych z utworzeniem, rozwojem i funkcjonowaniem centralnej ewidencji pojazdów i centralnej ewidencji kierowców, w tym Krajowego Punktu Kontaktowego, centralnej ewidencji posiadaczy kart parkingowych oraz elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, brak jest podstaw do rezygnacji z tej opłaty w przypadku przeprowadzania przez diagnostów dodatkowych czynności, ukierunkowanych na urealnienie danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów.

Projekt kreuje nowe obowiązki nie tylko wobec właścicieli i posiadaczy pojazdów, ale także w stosunku do określonych podmiotów i służb. Na stacje kontroli pojazdów (i zatrudnionych w nich uprawnionych diagnostów) zostają nałożone następujące zadania:

- przyjęcia od właściciela lub posiadacza pojazdu, który dokonał wymiany drogomierza, wypełnionego w całości oświadczenia o wymianie drogomierza,
- dokonania odczytu nowo wymienionego drogomierza,
- pobrania opłaty i opłaty ewidencyjnej za tę czynność,

- przekazania do centralnej ewidencji pojazdów danych zawierających datę i przyczynę wymiany drogomierza oraz wskazanie wymienionego drogomierza wraz z jednostką miary; w przypadku pojazdu niezarejestrowanego w Polsce (zarejestrowanego za granicą lub w ogóle niezarejestrowanego), także danych o numerze VIN albo numerze nadwozia, podwozia lub ramy tego pojazdu oraz o jego numerze rejestracyjnym (jeżeli pojazd jest zarejestrowany za granicą; w przypadku pojazdu w ogóle niezarejestrowanego numer rejestracyjny oczywiście nie zostanie przekazany do ewidencji).

W przypadku niemożności odczytu wskazania drogomierza lub jednostki miary, w której drogomierz dokonuje zliczenia przebiegu odpowiednie zastosowanie znajdzie art. 81 ust. 13 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Powyższe oznacza, że w razie powstania ww. trudności w dokonaniu odczytu wskazania drogomierza, odczyt ten będzie mógł być przeprowadzony po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego obejmującej ustalenie, którego nie mógł dokonać diagnosta (najczęściej będzie tu chodzić o niemożność ustalenia, w jakich jednostkach miary drogomierz zlicza przebieg w przypadku, gdy brak jest oznaczenia jednostek na wyświetlaczu drogomierza lub na tablicy rozdzielczej).

Informacje o dacie i przyczynie wymiany drogomierza oraz o jego wskazaniu w dniu odczytu diagnosta przekaże do centralnej ewidencji pojazdów.

Ponadto projekt nadaje określonym służbom: Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej oraz Służbie Celno-Skarbowej uprawnienie do dokonywania odczytu wskazania drogomierza pojazdu i pojazdu holowanego, wraz z jednostką miary, podczas każdorazowej kontroli pojazdu. W toku takiej kontroli ww. służby będą nadto mogły dokonać odczytu wskazania drogomierza przewożonego (transportowanego) przez pojazd kontrolowany. Dane obejmujące wskazania drogomierzy pojazdów kontrolowanych będą przekazywane przez służby do centralnej ewidencji pojazdów.

Jednocześnie podkreślić należy, że uprawnienie do odczytu drogomierza kontrolowanego pojazdu (czy to poruszającego się po drodze samodzielnie, czy to przewożonego lub holowanego) obejmie wszystkie pojazdy znajdujące się w ruchu drogowym na terenie Polski, tj. pojazdy zarejestrowane w kraju, pojazdy zarejestrowane za granicą lub pojazdy w ogóle niezarejestrowane.

II. Zmiany w k.k.:

Druga część przedmiotowej nowelizacji obejmuje penalizację określonych zachowań, mających na celu nieuprawnioną i nieuzasadnioną ingerencję we wskazania drogomierza pojazdu, które zostały uznane za wymagające kryminalizacji z uwagi na ich znaczny stopień karygodności.

Proponowane zmiany legislacyjne przewidują zatem kryminalizację czynów polegających na:

- zmianie wskazań drogomierza pojazdu mechanicznego,
- ingerencji w prawidłowość pomiaru drogomierza pojazdu mechanicznego,
- zleceniu innej osobie zmiany wskazań drogomierza pojazdu mechanicznego lub ingerencji w prawidłowość pomiaru takiego drogomierza.

Dodać należy, że projekt realizuje dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą

dyrektywę 2009/40/WE, która w motywie 25 stwierdza, że „oszustwo polegające na fałszowaniu przebiegu powinno być traktowane jako przestępstwo podlegające sankcji, ponieważ manipulacja przebiegiem może prowadzić do błędnej oceny stanu zdatności do ruchu drogowego pojazdu. Wykrywanie manipulacji lub ingerencji w stan drogomierza powinno być łatwiejsze dzięki rejestrowaniu przebiegu w świadectwie zdatności do ruchu drogowego oraz dostępności diagnostów do tych informacji”.

Jednocześnie w związku z zamieszczeniem w rozdziale XXXVI k.k. szeregu typów czynów, wykraczających poza przedmiot ochrony wskazany w tytule rozdziału, w postaci obrotu gospodarczego (np. art. 300, art. 301 k.k. – interesy majątkowe wierzycieli, art. 304, art. 306 k.k. oraz projektowany przepis art. 306a k.k. – interesy majątkowe kontrahenta), zasadne stało się dokonanie zmiany tego tytułu w sposób w pełni oddający charakter chronionego dobra prawnego, którym jest obrót gospodarczy jako całość oraz interesy majątkowe w obrocie cywilnoprawnym.

Ponadto projekt przewiduje przepisy przejściowe dotyczące aktów wykonawczych, wydanych na podstawie obecnie obowiązujących regulacji.

Proponowana nowelizacja ma wypełnić istniejącą lukę, gwarantując pewność obrotu i zapobiegając nieuczciwym praktykom osób sprzedających pojazdy mechaniczne. Jednocześnie zmiany mają za zadanie zlikwidować proceder polegający na oferowaniu usług zaniżania wskazań drogomierza w pojeździe mechanicznym.

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

Poniżej przedstawiono opracowanie zawierające rozwiązania przewidziane przez ustawodawstwa wybranych państw europejskich w zakresie zjawiska tzw. „cofania” drogomierzy:

Niemcy

W Niemczech penalizowane jest, na podstawie § 268 niemieckiego Kodeksu karnego, zachowanie polegające na wytwarzaniu nieprawdziwych danych dotyczących masy lub liczby dokonanych przez urządzenie pomiarów, które całkowicie lub częściowo rejestrowane są samoczynnie przez urządzenie, bez ingerencji człowieka i które mogą stanowić dowód określonego stanu faktycznego. Opisane wyżej zachowanie obejmuje swoim zakresem także sytuację, w której sprawca wpływa na pracę urządzenia w ten sposób, że fałszuje wskazania drogomierza. Przestępstwo to jest zagrożone karą do 5 lat pozbawienia wolności.

Austria

Regulacja tego typu znajduje się także w systemie prawnym Austrii, gdzie, na mocy § 225a austriackiego Kodeksu karnego, kryminalizowane jest zachowanie polegające na wytwarzaniu fałszywych danych, także technicznych, potwierdzających pewien stan faktyczny, przez ich wprowadzenie, usunięcie lub zmianę albo na fałszowaniu tego rodzaju prawdziwych danych, w celu ich wykorzystania jako dowodu prawa, stosunku prawnego lub stanu faktycznego. Przestępstwo to jest zagrożone karą do 1 roku pozbawienia wolności.

Francja

Francuski Kodeks karny nie przewiduje odpowiedzialności karnej w przedmiotowym zakresie. Natomiast zachowanie polegające na zmianie wskazań drogomierza lub wyzerowanie go jest zakazane. Przepisy prawa francuskiego przewidują, że w sytuacji zmiany drogomierza przebieg zapisany na starym drogomierzu musi być przeniesiony na nowy, na koszt osoby, która dokonała wymiany. Zachowanie, które byłoby sprzeczne z tym wymogiem jest kryminalizowane na podstawie art. L 213-1 Kodeksu konsumentów. Przewiduje on karę do 2 lat pozbawienia wolności

i grzywnę do 37 500 euro. Natomiast czyn polegający na oszustwie co do natury, rodzaju, pochodzenia składu, niezbędnej zawartości lub istotnych cech towaru podlega jednej z wymienionych wyżej kar.

Czechy

Na podstawie § 253 czeskiego Kodeksu karnego kryminalizowane jest zachowanie polegające na działaniu na niekorzyść konsumenta, w szczególności w sytuacji, w której konsument jest oszukiwany na jakości, ilości lub wadze towaru. W zakresie przedmiotowym wskazanego przestępstwa mieści się także zachowanie polegające na ingerowaniu w stan drogomierza w pojeździe, gdyż jest to oszukiwanie na jakości towaru. Czyn ten jest zagrożony karą do roku pozbawienia wolności, przy jednoczesnym orzeczeniu przepadku mienia lub innej wartości majątkowej. Natomiast karze pozbawienia wolności do lat 5 lub karą pieniężną zagrożony jest sprawca, który wskazane wyżej przestępstwo popełnił jako członek zorganizowanej grupy bądź jeżeli został skazany za taki czyn w ostatnich 5 latach lub został zwolniony z wykonywania kary pozbawienia wolności nałożonej za taki czyn. Jednakże, jeżeli sprawca opisywanego czynu uzyskał dzięki niemu korzyść na dużą skalę (500 000 koron czeskich) to będzie podlegał karze pozbawienia wolności od 2 do lat 8.

Słowacja

Tożsame rozwiązania znajdują się w systemie prawnym Słowacji, gdzie na mocy art. 220 Kodeksu karnego penalizowane jest zachowanie polegające na fałszowaniu lub zmienianiu numeru identyfikacyjnego pojazdu, numeru silnika pojazdu silnikowego, tabliczki pojazdu bądź numeru seryjnego części składowych pojazdu silnikowego. Przedmiotowe przestępstwo jest zagrożone karą do 3 lat pozbawienia wolności. Takiej samej karze podlega sprawca, który używa jako prawdziwy numer identyfikacyjny, numer silnika, tabliczki pojazdu oraz numer seryjny części składowych pojazdu silnikowego innego samochodu. Sprawca opisywanego przestępstwa podlega karze pozbawienia wolności od 4 do 10 lat w sytuacji, w której jest członkiem zorganizowanej grupy przestępczej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Stacje kontroli pojazdów	ok. 3700		Poszerzenie obowiązków w zakresie kontroli stanu drogomierza.
Właściciele stosownych pojazdów mechanicznych	ok. 23 mln ³⁾		Wprowadzenie kryminalizacji czynów związanych z tzw. „cofaniem liczników” oraz poszerzenie obowiązków w zakresie zgłaszania stosownym podmiotom zmian dokonywanych w związku z wymianą drogomierza.
Kierujący pojazdami	w 2016 r. w Polsce wydanych zostało 453 590 praw jazdy	Statystyki SI CEPiK	Zobowiązanie kierującego pojazdem do umożliwienia organom dokonującym kontroli drogowej (Policji, Straży Granicznej, Służby Celno-Skarbowej, Inspekcji Transportu Drogowego oraz Żandarmerii Wojskowej) odczytania podczas kontroli drogowej stanu drogomierza i nr VIN pojazdu

³⁾ Dot. samochodów, przy założeniu, że na 1000 obywateli przypada 599 aut.

			niezarejestrowanego, holowanego lub przewożonego na przyczepie.
Minister właściwy do spraw transportu	1		Uszczegółowienie warunków wydania rozporządzenia dot. szczegółowych czynności diagnostów związanych z dokonaniem odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary oraz wysokość opłat za dokonanie odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary.
Policja	1		Uprawnienie do odczytu drogomierza kontrolowanego pojazdu w trakcie przeprowadzanej kontroli ruchu drogowego, a następnie zawiadomienia CEP o stwierdzonym stanie drogomierza w trakcie kontroli. Uprawnienie do odczytu drogomierza pojazdu niezarejestrowanego, holowanego lub przewożonego na przyczepie.
Straż Graniczna	1		Uprawnienie do odczytu drogomierza kontrolowanego pojazdu w trakcie przeprowadzanej kontroli ruchu drogowego, a następnie zawiadomienia CEP o stwierdzonym stanie drogomierza w trakcie kontroli. Uprawnienie do odczytu drogomierza pojazdu niezarejestrowanego, holowanego lub przewożonego na przyczepie.
Służba Celno-Skarbowa	1		Uprawnienie do odczytu drogomierza kontrolowanego pojazdu w trakcie przeprowadzanej kontroli ruchu drogowego, a następnie zawiadomienia CEP o stwierdzonym stanie drogomierza w trakcie kontroli. Uprawnienie do odczytu drogomierza pojazdu niezarejestrowanego, holowanego lub przewożonego na przyczepie.
Inspekcja Transportu Drogowego	1		Uprawnienie do odczytu drogomierza kontrolowanego pojazdu w trakcie przeprowadzanej kontroli ruchu drogowego, a następnie zawiadomienia CEP o stwierdzonym stanie drogomierza w trakcie

			kontroli. Uprawnienie do odczytu drogomierza pojazdu niezarejestrowanego, holowanego lub przewożonego na przyczepie.
Żandarmeria Wojskowa	1		Uprawnienie do odczytu drogomierza kontrolowanego pojazdu w trakcie przeprowadzanej kontroli ruchu drogowego, a następnie zawiadomienia CEP o stwierdzonym stanie drogomierza w trakcie kontroli. Uprawnienie do odczytu drogomierza pojazdu niezarejestrowanego, holowanego lub przewożonego na przyczepie.
Obywatele	38 426 000 (stan na lipiec 2017 r.)	Dane GUS	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa przez wprowadzenie odpowiedzialności karnej w zakresie czynów związanych ze zjawiskiem tzw. „cofania liczników”.

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

Projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny oraz na stronach internetowych Ministerstwa Sprawiedliwości w zakładce „Projekty aktów prawnych – prawo karne”, stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

W toku konsultacji uwagi do projektu zgłosiło 10 podmiotów.

Automobilklub Polski i Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR zgłosiły tożsamą uwagę, aby spod zakresu projektu wyłączyć pojazdy historyczne, albowiem w pojazdach tych z reguły, o ile występuje drogomierz, bywa on wielokrotnie, w sposób naturalny, przekreślony, naprawiany lub wymieniany na sprawny. Ponadto w przypadku tego rodzaju pojazdów ich przebieg w minimalnym stopniu wpływa na wartość rynkową. Uwaga nie została uznana za zasadną. Kwestie związane z odpowiedzialnością za nieuprawnioną wymianę drogomierza zostały przeniesione na grunt Prawa wykroczeń. Ponadto zlikwidowano obowiązek pisemnego zawiadomienia stacji kontroli pojazdów o wymianie drogomierzy. Z drugiej strony nie wydaje się zasadne wyłączenie spod przepisów projektu pojazdów historycznych, w których również może dochodzić do manipulacji wskazaniami drogomierza dla osiągnięcia zysku. Wskazać też należy, że naturalne zerowanie się drogomierza (po osiągnięciu cyfr granicznych), ani jego uprawniona wymiana, w dalszym ciągu pozostają poza obszarem kryminalizacji.

Business Centre Club wskazało, że sankcja za czyny przewidziane w projektowanym art. 306a § 2 k.k. jest za surowa. Uwagę uwzględniono, przenosząc odpowiedzialność za te zachowania na reżim wykroczeń. BCC podniósł nadto, że wymóg pisemnego oświadczenia o wymianie drogomierza może nie spełniać swojej funkcji ochronnej przed nieuprawnioną ingerencją w stan drogomierza. Uwaga w tym zakresie była bezprzedmiotowa, albowiem zrezygnowano w projekcie z obowiązku zawiadomienia o wymianie drogomierza. BCC wniosło także, aby konieczność wymiany drogomierza weryfikowała stacja kontroli pojazdów. Uwagę uznano za bezzasadną. Proponowany obowiązek weryfikowania przez stacje kontroli pojazdów, czy zgłaszana przez właściciela/posiadacza pojazdu wymiana drogomierza jest konieczna, byłby nadmiarowy w stosunku do obecnych zadań stacji i faktu, że taka weryfikacja nie jest obowiązkowa w istocie w stosunku do żadnego innego elementu pojazdu (np. silnika).

DEKRA Polska Sp. z o.o. zaproponowało, aby właściciel lub posiadacz pojazdu był obowiązany do poinformowania o fakcie, przyczynie i dacie wymiany drogomierza właściwego starostę, a nie stację kontroli pojazdów. Uwaga bezprzedmiotowa – odstąpiono od obowiązku zawiadomienia stacji kontroli pojazdów o wymianie drogomierza. Wg DEKRY doprecyzowania wymaga sformułowanie „sprawdzenie czy drogomierz odmierza przebieg pojazdu w jednostkach miary właściwych dla tego rodzaju pojazdu”, tzn. stworzenie w przepisach wykonawczych katalogu rodzajów pojazdu wraz z właściwymi im jednostkami miary. Uwaga niezasadna. Doprecyzowano projekt w tym fragmencie. Poza tym nie ma potrzeby doszczegółowienia w akcie wykonawczym katalogu pojazdów z właściwymi im jednostkami miary. Dla ustalenia tego faktu wystarczą informacje od producenta pojazdu. Poza tym postulowane rozporządzenie musiałyby być nieustannie modyfikowane z uwagi na wprowadzanie na rynek kolejnych, nieznanych wcześniej typów i modeli pojazdów. Wreszcie DEKRA wskazała, że w projektach ustawy i aktach wykonawczych, należałoby uwzględnić przypadki pojazdów, które osiągają duże przebiegi i w których następuje „wyzerowanie” drogomierza (po osiągnięciu maksimum wskazań drogomierz zaczyna odmierzać przebieg od zera). Uwaga niezasadna. Wyzerowanie drogomierza po osiągnięciu określonej wartości jest sytuacją naturalną i nie wymaga uwzględnienia w projekcie. Wobec corocznego odnotowywania przez stację kontroli pojazdów stanu

drogomierza możliwe bowiem jest zweryfikowanie, czy dany pojazd faktycznie osiągnął przebieg skutkujący wyzerowaniem, czy wyzerowanie to było następstwem nieuprawnionej ingerencji we wskazania drogomierza.

Naczelna Rada Adwokacka wskazała, że należy usankcjonować prawny obowiązek rejestrowania przebiegu drogomierza co najmniej raz na pół roku, to znaczy raz między każdym przeglądem. Uwaga niezasadna. Dotychczasowe przepisy (coroczne „spisywanie” drogomierza podczas badania technicznego) w połączeniu z przewidzianym w projekcie uprawnieniem określonych służb do spisywania drogomierza podczas każdej kontroli drogowej w wystarczającym stopniu czynią zadość postulatowi. Wg NRA nie została dogłębnie sprecyzowana kwestia uszkodzenia drogomierza. Każde uszkodzenie drogomierza powinno być przeanalizowane przez biegłego. Uwaga bezzasadna. Proponowany obowiązek weryfikowania przez biegłego, czy uszkodzenie drogomierza nastąpiło losowo, czy nie, byłby nadmiarowy w stosunku do obecnych zadań biegłego i stacji oraz faktu, że taka weryfikacja nie jest obowiązkowa w istocie w stosunku do żadnego innego elementu pojazdu (np. silnika). Wątpliwości wg NRA budzi nadto fragment projektowanego § 2 w art. 306a k.k.: „nie przedstawia pojazdu w stacji kontroli pojazdów w celu sprawdzenia, czy drogomierz, zgodnie ze swoim przeznaczeniem, odmierza przebieg pojazdu”. Co do zasady należałoby doprecyzować o co w istocie chodzi albo wykreślić takie sformułowanie. Uwaga bezprzedmiotowa. Uchylono projektowany § 2 art. 306a k.k. w dotychczasowym brzmieniu. Ponadto zachowania penalizowane w projektowanym § 2 uznano za wykroczenia.

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych podniosło, że diagnosta zatrudniony na stacji kontroli pojazdów nie jest w stanie zweryfikować czy odczyt stanu drogomierza jest zgodny z całkowitym przebiegiem pojazdu jak również stwierdzić, że drogomierz właściwie dokonuje pomiaru przebytej drogi. Uwaga bezprzedmiotowa. Przemodelowano przepis, doprecyzowując go w taki sposób, aby nie było wątpliwości, że chodzi o wzrokową weryfikację przez diagnostę, że nowo zamontowany drogomierz jest drogomierzem właściwym dla danego typu pojazdu, tj. że w przypadku gdy np. pojazd odmierza przebieg w kilometrach to nowo zamontowany drogomierz też odmierza przebieg w kilometrach. Ponadto w uzasadnieniu do projektu wyraźnie podkreślono, że ww. wzrokowa weryfikacja nie jest badaniem technicznym, a sama czynność diagnosty polega jedynie na organoleptycznej kontroli, czy wstawiony drogomierz odmierza przebieg w tych samych jednostkach, co fabryczny. Stowarzyszenie wskazało nadto, że odnotowywanie stanu drogomierza powinno się poszerzyć o wszystkich interesariuszy systemu CEPiK. Uwaga niezasadna. Dotychczasowe przepisy (coroczne „spisywanie” drogomierza podczas badania technicznego) w połączeniu z przewidzianym w projekcie uprawnieniem określonych służb (w tym Policji i Inspekcji Transportu Drogowego) do spisywania drogomierza podczas każdej kontroli drogowej są wystarczające dla osiągnięcia zamierzonego celu. Stowarzyszenie podniosło wreszcie, że należy zrezygnować z pojęcia przebiegu całkowitego pojazdu, mając na myśli odczyt drogomierza, wyświetlacza pojazdu, dzięki czemu unikniemy błędu polegającego na odczycie drogomierzy, które zostały wymienione, ponieważ one nie będą wskazywały przebiegu całkowitego pojazdu, że o wymianie drogomierza należy zawiadamiać wydział komunikacji (a nie stację kontroli pojazdów) oraz że pojazd z wymienionym drogomierzem należy przedstawić w okręgowym urzędzie miar (a nie w stacji kontroli pojazdów). Uwagi są niezasadne. Drogomierzem jest urządzenie/moduł/procesor, które faktycznie zlicza przebieg pojazdu, a nie urządzenie (mechaniczne lub elektroniczne) odzwierciedlające ten przebieg na wyświetlaczu deski rozdzielczej. Ponadto w projekcie odstąpiono od obowiązku zawiadamiania stacji kontroli pojazdów o wymianie drogomierza. Co do weryfikacji nowo zamontowanego drogomierza przez Okręgowy Urząd Miar wskazać zaś należy, że zgodnie z pismem Prezesa Głównego Urzędu Miar z dnia 13 kwietnia 2018 r., znak ZMI-CERT.0230.1.2018. obowiązujące przepisy nie przewidują prawnej kontroli metrologicznej przyrządów do pomiaru i rejestracji drogi przebytej przez pojazdy. Ponadto, jak wskazano w piśmie, przepisy ustawy – Prawo o miarach nie dają Prezesowi Głównego Urzędu Miar jakichkolwiek uprawnień wobec przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie kontroli metrologicznej drogomierza, której to kontroli metrologicznej nie należy utożsamiać z ww. prawną kontrolą metrologiczną w rozumieniu ustawy – Prawo o miarach. Ostatnia uwaga obejmowała postulat objęcia diagnostów wykonujących czynności kontrolne ochroną przysługującą funkcjonariuszom publicznym. Uwaga niezasadna. Brak jest szczególnych podstaw faktycznych i prawnych dla przyznania diagnoście wykonującemu czynności kontrolne ochrony przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu.

Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów zgłosiła uwagę, że pozostawienie brzmienia projektowanego art. 81b ust. 1 doprowadzi do tego, że właściciel lub posiadacz pojazdu nie będzie wiedział, którą konkretnie stację kontroli pojazdów poinformować o wymianie drogomierza. Z tych względów informacja o wymianie drogomierza powinna być przekazywana do starosty. Uwaga bezprzedmiotowa. W projekcie zrezygnowano z obowiązku zawiadamiania stacji kontroli pojazdów o wymianie drogomierza. Pozostał jedynie obowiązek stawienia się z pojazdem w ww. stacji celem weryfikacji przez diagnostę, czy nowo zamontowany drogomierz jest drogomierzem właściwym dla tego rodzaju pojazdu. W tym stanie brak jest argumentów za rejonizacją stacji kontroli właściwej do weryfikacji wymiany drogomierza. Każda ze stacji dysponuje bowiem takimi samymi uprawnieniami, każda zatrudnia wykwalifikowanych diagnostów i każda przekazuje określone dane do CEP. Tym samym nie ma powodów, by ograniczać właścicielowi/posiadaczowi pojazdu wybór stacji, w której dopełni obowiązek weryfikacji nowo zamontowanego drogomierza. Kolejna uwaga dotyczy tego, że do celów pierwszej rejestracji w kraju lub wykonania badania okresowego po raz pierwszy oprócz obcych dokumentów rejestracyjnych powinno zostać przedstawiane także pochodzące z kraju importu pojazdu, zaświadczenie z badania technicznego (w oryginale), na którym uwidoczniłoby przebieg pojazdu bezpośrednio przed jego importem. Treść tego zaświadczenia powinna być dalej podstawą do dalszych adnotacji o pojeździe dokonywanych przez wydział komunikacji oraz potem przez uprawnionego diagnostę. Dane uzyskane przez urzędników wydziałów komunikacji przy rejestracji pojazdów, powinny być wprowadzane do CEP. Uwaga niezasadna. Wymóg załączania do wniosku o rejestrację pojazdu zaświadczenia o ostatnim badaniu technicznym pojazdu wraz ze stanem drogomierza, uzyskanego z kraju pochodzenia pojazdu, w kontekście celu i przedmiotu projektu oraz projektowanych uprawnień określonych podmiotów do odnotowywania stanu drogomierza pojazdu (nawet zagranicznego lub niezarejestrowanego) w czasie kontroli wydaje się nadmiarowy.

Polski Związek Motorowy zgłosił wątpliwość, czy maksymalny wymiar kary za projektowane przestępstwo z art. 306a § 1 k.k. nie jest zbyt wysoki. Uwaga niezasadna. Projektowane ustawowe zagrożenie karą za zmianę stanu drogomierza lub nieuprawnioną ingerencją w stan drogomierza zyskały aprobatę wszystkich podmiotów w ramach uzgodnień oraz Sądu Najwyższego. Zagrożenie to jest nadto tożsame z zagrożeniem za przestępstwo fałszowania dokumentów, a zakres projektowanej kary (3 miesiące – 5 lat) pozwala sądowi na uwzględnienie przy wymiarze kary wszystkich okoliczności przemawiających zarówno na korzyść jak i na niekorzyść oskarżonego. PZM zaproponował nadto dodać zapis, że badanie nowo zamontowanego drogomierza odbywa się w stacji kontroli pojazdów, w której

złożone zostało pisemne zawiadomienie. Uwaga bezprzedmiotowa. Zrezygnowano z pisemnego zawiadamiania stacji kontroli pojazdów o wymianie drogomierza.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego wskazał, że przyjęte rozwiązanie w praktyce pozostawia poszkodowanemu ściganie przestępstwa – musi wcześniej wykryć, że wskazanie drogomierza było zmieniane i musi złożyć zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa. Poza tym został już poszkodowany czynem zabronionym – tzn. nabył pojazd z cofniętym drogomierzem, a uzyskanie odszkodowania może być trudne i czasochłonne. Uwaga niezasadna. Kompleksowe rozwiązania projektu pozwalają wykryć i ścigać sprawców „cofania” drogomierzy jeszcze na przedpolu oszukańczej sprzedaży. Ściganie tego przestępstwa będzie się nadto odbywać z urzędu a nie na wniosek. Przepisy pozwalają bowiem ścigać osoby oferujące takie usługi oraz osoby je zlecające (najczęściej osoby zawodowo trudniące się handlem używanymi pojazdami). Poza tym, jak w przypadku każdego czynu zabronionego, aby doszło do skazania sprawcy, ktoś musi ujawnić przestępstwo (w przypadku projektu będzie to mógł być organ kontrolujący pojazd i porównujący stan jego drogomierza z momentu kontroli oraz z wcześniejszych wpisów z badań technicznych, diagnosta porównujący kolejne wpisy lub kupujący).

Związek Dealerów Samochodów wskazał, że zaproponowana regulacja jest zbyt skomplikowana w zakresie w jakim przewiduje przesłanki do wymiany drogomierza oraz procedurę zgłaszania tych zmian. Uwaga niezasadna. Celem kompleksowego rozwiązania problemu bezprawnej ingerencji we wskazania drogomierza konieczne są także regulacje obejmujące wymianę drogomierza. W przypadku ich braku właśnie przez nierejestrowaną wymianę drogomierza można by obchodzić przepis zabraniający ingerencji we wskazania drogomierza. Poza tym, zgodnie z postulatem, uproszczono procedurę wymiany, uchylając przepis o obowiązku zawiadamiania stacji kontroli pojazdów o wymianie drogomierza. ZDS wskazało też, że proponowany przepis art. 306a Kodeksu karnego w swojej treści musi odwoływać się do definicji pojazdu samochodowego z ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Nie jest wskazane, żeby przepis ten posługiwał się pojęciem „pojazdu mechanicznego”, tak jak inne przepisy Kodeksu karnego, ponieważ na gruncie tej ustawy „pojazd mechaniczny” oznacza na przykład także rowery. Uwaga niezasadna. Tylko zapis „pojazd mechaniczny” daje gwarancję penalizacji nieuprawnionej ingerencji we wskazania drogomierza wobec każdego pojazdu mechanicznego, niezależnie od tego, czy podlega on rejestracji, czy nie. Rower zaś to „pojazd inny niż mechaniczny”. Następną uwagę wskazywała na to, że w proponowanym przepisie art. 306a § 2 Kodeksu karnego należy doprecyzować jego hipotezę. Obecnie drogomierze w pojazdach mechanicznych stanowią skomplikowane i wieloelementowe systemy, które opierają się już nie tylko na elementach mechanicznych, ale w dużej części na systemach informatycznych pojazdu. Uwaga niezasadna. Projektowana „wymiana licznika” obejmuje drogomierz w każdej postaci, tj. urządzenie/moduł/procesor, który faktycznie zlicza przebieg pojazdu. Nie ma przy tym znaczenia, gdzie w pojeździe jest on umiejscowiony. W tym znaczeniu drogomierz nie jest jego odzwierciedlenie w postaci mechanicznej lub elektronicznej na wyświetlaczu deski rozdzielczej. Kolejna uwaga dotyczyła tego, że proponowany art. 81b ust. 1 oraz ust. 2 nakłada na właściciela lub posiadacza pojazdu obowiązek zgłoszenia faktu wymiany drogomierza oraz zgłoszenia się do stacji kontroli pojazdów. Problem jaki w tym zakresie dostrzega Związek Dealerów Samochodów polega na tym, że w przypadku przedsiębiorców posiadających duże floty samochodowe mogą oni nie posiadać w przewidzianym tam terminie informacji o fakcie wymiany. Uwaga bezprzedmiotowa. Z projektu usunięto obowiązek pisemnego zawiadamiania stacji kontroli pojazdów o wymianie drogomierza. Ostatnia uwaga dotyczy tego, że projekt nie przewiduje rozwiązań sanujących przekazanie przez kontrolującego pojazd do CEP błędnego odczytu wskazania drogomierza. Uwaga niezasadna. Kwestię odnotowania w CEP nieprawidłowych lub niewłaściwych danych kompleksowo normuje art. 80bd ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Dodatkowo procedura ta została doprecyzowana w rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji w sprawie wyjaśniania niezgodności w danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. z 2016 r. poz. 431).

W toku opiniowania uwagi do projektu zgłosiły dwa podmioty: Prokurator Krajowy i Sąd Najwyższy.

Prokurator Krajowy podniósł, że projekt nie zawiera przepisu penalizującego podstawowe działanie, będące celem osób fałszujących wskazania drogomierza, czyli wprowadzenie w błąd nabywcy przy sprzedaży pojazdu. Celowe byłoby uzupełnienie projektowanej regulacji o nowy przepis karny, penalizujący tę szczególną formę oszustwa, tym bardziej, że tytuł rozdziału XXXVI zostaje poszerzony o „przestępstwa przeciwko interesom majątkowym w obrocie cywilnoprawnym”. Uwaga niezasadna. W świetle obowiązującego art. 286 k.k., penalizującego przestępstwo oszustwa (w tym także oszustwa w zakresie stanu drogomierza), dodatkowy przepis szczególny, penalizujący jedynie oszustwo licznikowe nie jest zasadny. Dodatkowo wskazać należy, że w wyniku uzgodnień penalizacją wprost objęto także zlecającego ingerencję w stan drogomierza. Ponadto Prokurator Krajowy wskazał, że projektowany § 2 art. 306a k.k. w swoim obecnym kształcie kryminalizuje — i to poddając karze pozbawienia wolności do lat 5 — liczne czyny zbliżone charakterem do wykroczeń, gdyż mające charakter przede wszystkim porządkowy, na przykład zaniechanie obowiązku zawiadomienia lub nieprzedstawienie pojazdu do kontroli. Kryminalizacja takich zachowań jest nadmiarowa i zbędna. Całkowicie wystarczające byłoby penalizowanie takich czynów jako wykroczeń. Uwaga została uwzględniona – odpowiedzialność za wskazane zachowania przeniesiono na grunt prawa wykroczeń.

Sąd Najwyższy wskazał, że planowana zmiana nazwy rozdziału XXXVI ma zasadnicze konsekwencje, które należy uwypuklić. Zmiana ta bardzo poszerza zakres kryminalizacji praktycznie wszystkich typów czynów zabronionych określonych w rozdziale XXXVI k.k. Nie przecząc, że powyższe zmiany są zasadne, zasugerować projektodawcy należy, aby w sposób jednoznaczny wskazał na nie i określił ich konsekwencje w uzasadnieniu projektu, tak aby można było poddać je debacie społecznej. Uwaga niezasadna. SN próbuje umiejscowienie projektowanego przepisu art. 306a k.k. w rozdziale XXXVI k.k. Niezasadną jest jednak rozbudowa uzasadnienia projektu w kierunku zgodnym z sugestią SN w świetle utartych poglądów doktryny i orzecznictwa w stosunku do poszczególnych

przestępstw z rozdziału XXXVI k.k. W zakresie regulacji administracyjnoprawnej wątpliwość Sądu Najwyższego dotyczy nałożenia na określone służby, tj. na Policję, Inspekcję Transportu Drogowego, Żandarmerię Wojskową, Straż Graniczną oraz Służbę Celno- Skarbową obowiązku dokonywania odczytu wskazania drogomierza przebiegu całkowitego pojazdu i pojazdu holowanego wraz z jednostką miary podczas każdej kontroli pojazdu (art. 129l ust. 1 projektu). Jak się wydaje jest to obowiązek idący zbyt daleko, mogący w znaczący sposób wpłynąć na pracę wskazanych służb, w praktyce czyniąc je mniej wydajnymi. Zaproponować można, aby w miejsce każdorazowej kontroli, jedynie upoważnić służby do kontroli, co będzie oznaczać, że w ich zakresie uznania będzie pozostawać badanie drogomierza w razie jego kontroli drogowej. Uwaga uwzględniona – w projektowanym art. 129l ust. 1 zmieniono obowiązek służb do odczytu drogomierza pojazdu kontrolowanego podczas każdej kontroli drogowej na uprawnienie do takiego odczytu.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 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													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	Koszty związane z wprowadzeniem nowej funkcjonalności SI CEPiK zostaną sfinansowane z Funduszu Celowego CEPiK, którego dysponentem jest minister właściwy do spraw informatyzacji.
---------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowane regulacje będą generowały koszty w szacunkowej kwocie 615 000 zł z tytułu rozbudowy funkcjonalności w systemie teleinformatycznym obsługującym CEP.</p> <p>Proponowana nowelizacja zakłada również uprawnienie stosownych służb, które mogą dokonywać kontroli drogowej pojazdów, do odczytania stanu drogomierza podczas ww. kontroli oraz przekazanie danych w tym zakresie do CEP. Jak wynika z informacji uzyskanych z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, nie stwierdzono dodatkowych kosztów, jakie Policja oraz Straż Graniczna, czyli służby najczęściej dokonujące kontroli drogowych, mogłyby ponieść w związku z realizacją nowych zadań.</p> <p>Nie jest natomiast możliwe precyzyjne określenie kosztów wprowadzenia nowych typów czynów zabronionych, związanych z nieuprawnioną i nieuzasadnioną ingerencją we wskazania drogomierza, z uwagi na fakt, że w obecnym stanie prawnym zachowania tego typu nie były spenalizowane. Aktualnie czyny polegające na fałszowaniu wskazań drogomierza są uznawane za jeden z elementów składających się na realizację znamion czynności sprawczej przestępstwa oszustwa stypizowanego w art. 286 § 1 k.k., co zostało omówione w pkt 1 OSR. Według nowych zapisów, za czyn z art. 306a §1 i 2 k.k., groziła będzie kara od 3 miesięcy do 5 lat pozbawienia wolności.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Poniższe zestawienie obrazuje dotychczasową strukturę skazań za występki określony w art. 286 § 1 k.k. w latach 2014–2016, z uwzględnieniem dolnej i górnej granicy kary pozbawienia wolności, przewidzianej za nowo wprowadzany czyn karalny (3 m–5 lat)⁴⁾.

Przepis k.k. - art. 286 § 1		ROK			
		2014	2015	2016	
POZBAWIENIE WOLNOŚCI	OGÓLEM	21417	20261	16924	
	3 M-CE	RAZEM	80	93	83
		Z ZAW.	62	66	45
	4 ÷ 5 M-CY	RAZEM	112	93	77
		Z ZAW.	81	60	44
	6 M-CY	RAZEM	5 450	5 384	4 389
		Z ZAW.	4 950	4 730	3 456
	7 ÷ 11 M-CY	RAZEM	7 394	7 047	5 523
		Z ZAW.	6 287	5 891	4 106
	1 ROK	RAZEM	4 281	3 919	3 517
		Z ZAW.	3 707	3 339	2 836
	>1 ROK ÷ <2 LATA	RAZEM	2 885	2 522	2 237
		Z ZAW.	2 335	2 052	1 655
	2 LATA	RAZEM	967	926	780
		Z ZAW.	811	778	580
	>2 LATA ÷ <3 LATA	RAZEM	108	118	136
		Z ZAW.	17	20	12
	3 LATA	RAZEM	72	102	92
		Z ZAW.	30	29	22
	>3 LATA ÷ 5 LAT	RAZEM	68	57	90
Z ZAW.		9	10	10	

Należy także wskazać, że aktualny miesięczny koszt utrzymania więźnia w zakładzie karnym kształtuje się na poziomie 3 433,17 zł⁵⁾, zaś najczęstszą orzecaną za oszustwo karą jest pozbawienie wolności w przedziale od 7 do 11 miesięcy, z czego 85% stanowią kary warunkowo zawieszane.

W zakresie wysokości opłaty związanej ze zgłoszeniem faktu wymiany drogomierza w stacji kontroli pojazdów, w efekcie konsultacji z Polską Stacją Kontroli Pojazdów, Polskim Związkiem Motorowym oraz DEKRA Polska Sp. z o.o. ustalono, że powinna ona wynosić ok. 50 zł (ww. podmioty wskazały odpowiednio kwoty 50 zł, 42–45 zł oraz 60 zł).

Projekt przewiduje także obowiązek uiszczenia opłaty ewidencyjnej, która zgodnie z rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji z dnia 30 sierpnia 2016 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (Dz. U. poz. 1377, ze zm.) za podobnego rodzaju czynności wynosi 0,5 zł.

⁴⁾ Opracowano na podstawie danych statystycznych MS.

⁵⁾ Roczna Informacja Statystyczna Centralnego Zarządu Służby Więziennej za rok 2017.

		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 2017 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	<p>Test MŚP stosownie do zapisów art. 1 ustawy z dnia 2 marca 2017 r. o zmianie ustawy o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. poz. 460)</p> <p>Proponowane rozwiązania mogą wywrzeć wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców z uwagi na przewidywane poszerzenie obowiązków w zakresie zgłoszenia faktu wymiany ww. drogomierza w stacji kontroli pojazdów i uiszczenia opłaty z tego tytułu w wysokości ok. 52 zł oraz opłaty ewidencyjnej w wysokości ok. 0,5 zł. Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na tajemnicę przedsiębiorstwa, z uwagi na fakultatywną możliwość dokonania odczytu drogomierza przez odpowiednie służby w czasie kontroli drogowej.</p>						
	rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	<p>Wzmocnienie funkcji ochronnej prawa karnego przez wprowadzenie kryminalizacji zachowań, związanych z nieuprawnioną i nieuzasadnioną ingerencją we wskazania drogomierza (zagrożenie karą pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5). Wprowadzenie obowiązku zgłoszenia faktu wymiany ww. drogomierza w stacji kontroli pojazdów i uiszczenia opłaty z tego tytułu w wysokości ok. 52 zł oraz opłaty ewidencyjnej w wysokości ok. 0,5 zł. Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na prywatność obywateli, z uwagi na fakultatywną możliwość dokonania odczytu drogomierza przez odpowiednie służby w czasie kontroli drogowej.</p>						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								

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

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

Komentarz:

Projektowana regulacja wprowadza m.in. zobowiązanie właściciela pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego lub motoroweru do zawiadomienia stacji kontroli pojazdów o wymianie drogomierza oraz uprawnienie głównych organów kontroli drogowej do odczytu drogomierza w trakcie przeprowadzanej kontroli ruchu drogowego, a następnie zawiadomienia CEP o stwierdzonym stanie drogomierza. Podobne uprawnienie będzie przysługiwać tym służbom w trakcie kontroli drogowej w stosunku do pojazdów przewożonych na przyczepie. W konsekwencji zapisów przewidujących, że w CEP gromadzone będą także informacje o fakcie wymiany drogomierza i jego stanie (odczytanie) w momencie badania przez diagnostę stacji obsługi pojazdów oraz o odczytanie drogomierza w momencie kontroli dokonywanej przez wskazane służby, niezbędne będzie wprowadzenie nowych funkcjonalności w stosownym systemie teleinformatycznym.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne:		

Omówienie wpływu	Projekt nie będzie oddziaływał na przedmiotowe obszary.
------------------	---------------------------------------------------------

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przewiduje się wejście w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., z wyjątkiem art. 2 projektu, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.

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

Efekty wejścia w życie proponowanych rozwiązań będzie można poddać ewaluacji w oparciu o następujące mierniki:

- liczba skazań za przestępstwa wprowadzone przedmiotowym projektem,
- rodzaje i wymiar kar orzekane za przestępstwa wprowadzone w ramach projektowanych regulacji,
- badanie udziału pojazdów o dużym przebiegu drogomierza wśród oferowanych na rynku wtórnym pojazdów mechanicznych.

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



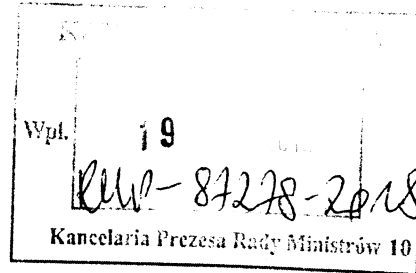
Warszawa, 17 września 2018 r.



Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.108.2018/12/ASz

dot.: RM-10-123-18 z 12.09.2018 r.



Pan
Jacek Sasin
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

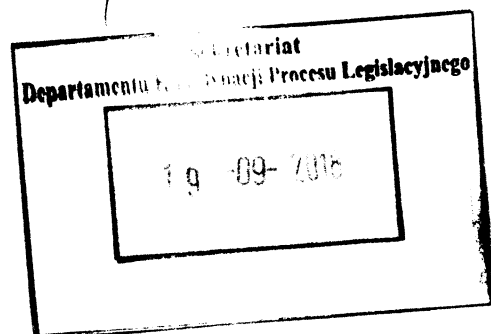
w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Piotr Wawrzyk
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:
Pan Zbigniew Ziobro
Minister Sprawiedliwości



ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów

Na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy katalog gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 6 lit. e i f, pkt 7 lit. a oraz pkt 8–18 i 20–22 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”, przekazywanych przez podmioty, o których mowa w art. 80ba ust. 1 ustawy, oraz uzupełnianych automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący centralną ewidencję pojazdów, zwaną dalej „ewidencją”.

§ 2. W ewidencji gromadzi się następujące dane:

- 1) o dowodzie rejestracyjnym lub jego wtórniku:
 - a) datę zamówienia dokumentu,
 - b) serię i numer dokumentu,
 - c) datę wydania dokumentu,
 - d) datę ważności dokumentu, jeżeli występuje takie ograniczenie,
 - e) oznaczenie organu wydającego dokument,
 - f) datę odbioru dokumentu,
 - g) dane osoby wskazanej w dokumencie jako właściciel, posiadacz lub użytkownik,
 - h) dane techniczne pojazdu zamieszczone w dokumencie,
 - i) numer świadectwa homologacji typu pojazdu,
 - j) termin badania technicznego,
 - k) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 kwietnia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 761).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317, 650, 957, 1099, 1356, 1479, 1480, 1481, 1544, 1592, 1629 i 1669.

- l) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,
 - m) powód utraty dokumentu,
 - n) datę i przyczynę unieważnienia dokumentu,
 - o) datę wprowadzenia danych,
 - p) datę zwrotu do organu rejestrującego;
- 2) o pozwoleniu czasowym lub jego wtórniku:
- a) serię i numer dokumentu,
 - b) datę wydania dokumentu,
 - c) datę ważności dokumentu,
 - d) datę przedłużenia ważności dokumentu,
 - e) cel wydania dokumentu,
 - f) oznaczenie organu wydającego dokument,
 - g) datę odbioru dokumentu,
 - h) dane osoby wskazanej w dokumencie jako właściciel, posiadacz lub użytkownik,
 - i) dane techniczne pojazdu zamieszczone w dokumencie,
 - j) numer świadectwa homologacji typu pojazdu,
 - k) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,
 - l) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,
 - m) powód utraty dokumentu,
 - n) datę i przyczynę unieważnienia dokumentu,
 - o) datę wprowadzenia danych;
- 3) o pozwoleniu czasowym do wielokrotnego stosowania lub jego wtórniku:
- a) serię i numer dokumentu,
 - b) datę wydania dokumentu,
 - c) datę ważności dokumentu w zakresie każdego z oznaczonych pojazdów,
 - d) datę przedłużenia ważności dokumentu,
 - e) oznaczenie organu wydającego dokument,
 - f) datę odbioru dokumentu,
 - g) dane osoby wskazanej w dokumencie jako właściciel, posiadacz lub użytkownik,
 - h) dane techniczne pojazdów zamieszczone w dokumencie,
 - i) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,

- j) cel wydania dokumentu,
 - k) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,
 - l) powód utraty dokumentu,
 - m) datę i przyczynę unieważnienia dokumentu,
 - n) datę wprowadzenia danych;
- 4) o karcie pojazdu lub jej wtórniku:
- a) serię i numer dokumentu,
 - b) datę wydania dokumentu,
 - c) oznaczenie podmiotu wydającego dokument,
 - d) datę odbioru dokumentu,
 - e) dane techniczne pojazdu zamieszczone w dokumencie,
 - f) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,
 - g) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,
 - h) powód utraty dokumentu,
 - i) datę wprowadzenia danych;
- 5) o tablicach rejestracyjnych, w tym tymczasowych, tymczasowych badawczych, dyplomatycznych, zabytkowych, indywidualnych oraz dodatkowej tablicy rejestracyjnej do oznaczania bagażnika, lub ich wtórnikach:
- a) datę wydania tablicy rejestracyjnej,
 - b) numer rejestracyjny,
 - c) rodzaj tablic ze względu na ich przeznaczenie oraz wielkość,
 - d) informację, czy tablica rejestracyjna była wydana przed dniem 1 maja 2000 r.,
 - e) datę utraty, zniszczenia tablic oraz datę odnalezienia tablic,
 - f) powód utraty tablic,
 - g) datę zwrotu tablic rejestracyjnych,
 - h) datę wprowadzenia danych;
- 6) o znakach legalizacyjnych:
- a) serię i numer nalepki legalizacyjnej, a w przypadku nalepki legalizacyjnej na tablice tymczasowe datę ważności tej nalepki,
 - b) datę wydania znaków legalizacyjnych,
 - c) datę utraty, zniszczenia znaków legalizacyjnych oraz datę ich odnalezienia,
 - d) powód utraty znaków legalizacyjnych,

- e) datę zwrotu znaków legalizacyjnych,
 - f) datę wprowadzenia danych;
- 7) o nalepkach kontrolnych lub ich wtórnikach:
- a) serię i numer nalepki kontrolnej,
 - b) datę wydania nalepki kontrolnej,
 - c) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia nalepki kontrolnej,
 - d) powód utraty nalepki kontrolnej,
 - e) datę wprowadzenia danych;
- 8) o badaniach technicznych pojazdu:
- a) numer badania technicznego,
 - b) datę i godzinę wykonania badania technicznego albo jego przerwania,
 - c) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów,
 - d) odczyt drogomierzy w momencie badania technicznego wraz z jednostką miary,
 - e) rodzaj badania technicznego,
 - f) rodzaj dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 11 albo ust. 11a ustawy,
 - g) stwierdzone w toku badania technicznego usterki, w tym oznaczenie przedmiotu i zakresu badania, oznaczenie usterki skutkującej uznaniem stanu technicznego za niezadawalający oraz wytyczne dotyczące oceny usterek,
 - h) opis usterki,
 - i) przyczynę przerwania wykonania badania technicznego,
 - j) wynik badania technicznego,
 - k) termin badania technicznego,
 - l) oznaczenie o wpisaniu do dowodu rejestracyjnego terminu badania technicznego,
 - m) oznaczenie o wydaniu zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym,
 - n) imię i nazwisko diagnosty oraz numer uprawnień diagnosty, który przeprowadził badanie techniczne,
 - o) informację, czy dane o badaniu technicznym zostały przekazane do ewidencji na podstawie art. 80bc ustawy,
 - p) datę wprowadzenia danych;
- 9) o szkodach istotnych:
- a) identyfikator szkody istotnej nadawany przez zakład ubezpieczeń,
 - b) kategorię szkody istotnej,

- c) datę zdarzenia wyrządzającego szkodę istotną,
 - d) unikalny identyfikator zakładu ubezpieczeń,
 - e) handlową nazwę zakładu ubezpieczeń,
 - f) pełną nazwę zakładu ubezpieczeń,
 - g) datę wprowadzenia danych;
- 10) o nadaniu i wybiciu nowego numeru nadwozia lub podwozia:
- a) nowy numer nadwozia lub podwozia,
 - b) rodzaj numeru nadwozia lub podwozia,
 - c) oznaczenie organu wprowadzającego dane,
 - d) datę wprowadzenia danych;
- 11) o kradzieży i odnalezieniu pojazdu:
- a) datę albo przedział dat kradzieży oraz datę jej zgłoszenia,
 - b) datę odnotowania odnalezienia pojazdu albo datę odwołania poszukiwań,
 - c) jednostkę Policji wprowadzającą dane o kradzieży i odnalezieniu,
 - d) datę wprowadzenia danych;
- 12) o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego albo pozwolenia czasowego do wielokrotnego stosowania:
- a) datę zatrzymania dokumentu,
 - b) przyczynę zatrzymania dokumentu,
 - c) datę zwrotu dokumentu,
 - d) datę wprowadzenia danych,
 - e) oznaczenie podmiotu zatrzymującego dokument;
- 13) o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu:
- a) numer zaświadczenia,
 - b) datę wydania zaświadczenia,
 - c) informację, czy pojazd jest kompletny,
 - d) dane właściciela zamieszczone w zaświadczeniu,
 - e) numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów, jeżeli podmiot posiada,
 - f) informację o podmiocie przekazującym zaświadczenie do organu rejestrującego,
 - g) datę otrzymania zaświadczenia przez organ rejestrujący,
 - h) datę wprowadzenia danych;

- 14) o stacjach demontażu lub punktach zbierania pojazdów:
 - a) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres 1 siedzibę albo miejsce zamieszkania,
 - b) adres stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów,
 - c) numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów, jeżeli podmiot posiada,
 - d) numer identyfikacji podatkowej (NIP),
 - e) indywidualny numer rejestrowy,
 - f) datę wpisu do rejestru,
 - g) datę i przyczynę skreślenia z rejestru,
 - h) datę wprowadzenia danych;
- 15) o czasowym wycofaniu i ponownym dopuszczeniu do ruchu pojazdu:
 - a) datę początku i końca okresu czasowego wycofania pojazdu z ruchu,
 - b) datę przedłużenia okresu czasowego wycofania pojazdu z ruchu,
 - c) datę ponownego dopuszczenia pojazdu do ruchu,
 - d) dodatkową informację o wycofaniu, jeżeli występuje,
 - e) datę wprowadzenia danych;
- 16) o wyrejestrowaniu pojazdu:
 - a) datę wyrejestrowania pojazdu,
 - b) przyczynę wyrejestrowania pojazdu,
 - c) datę wprowadzenia danych;
- 17) o homologacji pojazdu, dopuszczeniu jednostkowym pojazdu, dopuszczeniu indywidualnym WE pojazdu albo dopuszczeniu do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji:
 - a) numer świadectwa homologacji typu WE pojazdu, świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu albo dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji,
 - b) datę wydania świadectwa homologacji typu WE pojazdu, świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu albo dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji,
 - c) rodzaj dokumentu,
 - d) datę początku i końca okresu obowiązywania dokumentu,

- e) dodatkową informację o homologacji, jeżeli występuje,
 - f) datę wprowadzenia danych;
- 18) o zakładzie ubezpieczeń, który zawarł umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu:
- a) unikalny identyfikator zakładu ubezpieczeń,
 - b) handlową nazwę zakładu ubezpieczeń,
 - c) pełną nazwę zakładu ubezpieczeń;
- 19) o umowie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu:
- a) cechy identyfikujące dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia,
 - b) datę zawarcia umowy ubezpieczenia,
 - c) datę początku i końca okresu ubezpieczenia,
 - d) datę rozwiązania umowy ubezpieczenia przed końcem okresu ubezpieczenia określonego w umowie,
 - e) rodzaj umowy ubezpieczenia,
 - f) datę wprowadzenia danych;
- 20) o zabezpieczeniach ustanowionych na pojeździe, w tym o zajęciu pojazdu przez organ egzekucyjny, oraz ich zniesieniu:
- a) numer zawiadomienia o zabezpieczeniu,
 - b) datę ustanowienia zabezpieczenia,
 - c) oznaczenie podmiotu, który ustanowił zabezpieczenie lub zajęcie,
 - d) datę zniesienia zabezpieczenia, a także numer zawiadomienia o zniesieniu zabezpieczenia,
 - e) datę wprowadzenia danych,
 - f) dodatkową informację o zabezpieczeniach lub zajęciach, jeżeli występuje;
- 21) o pojeździe, na którym ustanowiono zastaw rejestrowy:
- a) markę,
 - b) rodzaj,
 - c) numer VIN lub numer nadwozia (podwozia) lub ramy,
 - d) numer rejestracyjny,
 - e) rok produkcji,
 - f) datę wprowadzenia danych;
- 22) o wymianie drogomierza:

- a) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów,
 - b) datę dokonania odczytu wskazania drogomierza, o którym mowa w art. 81a zdanie drugie ustawy, wraz z jednostką miary,
 - c) odczyt z tablicy rozdzielczej wskazania drogomierza, o którym mowa w art. 81a zdanie drugie ustawy, wraz z jednostką miary,
 - d) datę i przyczynę wymiany drogomierza,
 - e) informację, że odczyt wskazania drogomierza, o którym mowa w art. 81a zdanie drugie ustawy, wraz z jednostką miary nie jest możliwy,
 - f) imię i nazwisko diagnosty oraz numer uprawnień diagnosty, który przeprowadził odczyt wskazania drogomierza,
 - g) informację, czy dane o wymianie drogomierza zostały przekazane do ewidencji na podstawie art. 80bc ustawy,
 - h) datę wprowadzenia danych, o których mowa w lit. a–g;
- 23) o odczycie drogomierza wraz z jednostką miary w czasie kontroli:
- a) datę i godzinę kontroli,
 - b) odczyt drogomierza w momencie kontroli wraz z jednostką miary,
 - c) informację, że odczyt wskazania drogomierza wraz z jednostką miary nie jest możliwy,
 - d) imię, nazwisko i stopień służbowy funkcjonariusza, który przeprowadził kontrolę oraz dane adresowe jego jednostki organizacyjnej,
 - e) informację, czy dane o odczycie drogomierza zostały przekazane do ewidencji na podstawie art. 80bc ustawy,
 - f) datę wprowadzenia danych, o których mowa w lit. a–e.

§ 3. W ewidencji gromadzi się następujące dane techniczne o pojeździe:

- 1) markę;
- 2) kategorię pojazdu;
- 3) typ;
- 4) model (nazwę handlową);
- 5) wariant;
- 6) wersję;
- 7) rodzaj pojazdu;
- 8) podrodzaj pojazdu;
- 9) przeznaczenie pojazdu;

- 10) rodzaj kodowania Rodzaj-Podrodzaj-Przeznaczenie;
- 11) kod Rodzaj-Podrodzaj-Przeznaczenie;
- 12) rodzaj tabliczki znamionowej;
- 13) pochodzenie pojazdu;
- 14) sposób produkcji;
- 15) rok produkcji;
- 16) nazwę producenta;
- 17) nazwę producenta pojazdu podstawowego i producenta ostatniego etapu budowy pojazdu;
- 18) datę pierwszej oraz datę każdej kolejnej rejestracji w kraju;
- 19) datę pierwszej rejestracji za granicą;
- 20) zastrzeżenia, o których mowa w art. 75 ust. 1 ustawy;
- 21) stosunek maksymalnej mocy netto silnika do masy własnej (dotyczy tylko motocykli);
- 22) pojemność skokową silnika;
- 23) maksymalną moc netto silnika;
- 24) maksymalną moc netto silnika elektrycznego;
- 25) maksymalną moc netto silnika (silników) pojazdu hybrydowego, jeżeli dotyczy;
- 26) rodzaj zasilania silnika;
- 27) rodzaj paliwa;
- 28) rodzaj pierwszego paliwa alternatywnego;
- 29) rodzaj drugiego paliwa alternatywnego;
- 30) średnie zużycie paliwa;
- 31) indywidualne poziomy emisji CO₂ dla każdego wymienionego w pkt 27–29 rodzaju paliwa;
- 32) poziom emisji zanieczyszczeń (normy EURO);
- 33) masę własną;
- 34) masę pojazdu gotowego do jazdy;
- 35) dopuszczalną masę całkowitą;
- 36) maksymalną masę całkowitą;
- 37) dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów;
- 38) maksymalną masę całkowitą zespołu pojazdów;
- 39) maksymalną masę całkowitą ciągniętej przyczepy z hamulcem;
- 40) maksymalną masę całkowitą ciągniętej przyczepy bez hamulca;

- 41) dopuszczalną ładowność;
- 42) maksymalną ładowność;
- 43) liczbę osi;
- 44) największy dopuszczalny nacisk osi;
- 45) największy maksymalny nacisk osi;
- 46) rozstaw osi;
- 47) rozstaw kół osi kierowanej i rozstaw kół pozostałych osi;
- 48) maksymalny rozstaw kół;
- 49) średni rozstaw kół;
- 50) minimalny rozstaw kół;
- 51) liczbę miejsc siedzących;
- 52) liczbę miejsc stojących;
- 53) liczbę miejsc ogółem;
- 54) rodzaj zawieszenia;
- 55) wyposażenie i rodzaj urządzenia radarowego bliskiego zasięgu;
- 56) zamontowany hak;
- 57) zamontowaną kierownicę po prawej stronie;
- 58) zamontowaną kierownicę po prawej stronie pierwotnie;
- 59) zamontowany katalizator/pochłaniacz;
- 60) kod zastosowanej technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych w celu redukcji emisji spalin;
- 61) redukcję emisji spalin w wyniku zastosowania technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych;
- 62) zużycie energii elektrycznej;
- 63) kod Instytutu Transportu Samochodowego;
- 64) datę pierwszej rejestracji.

§ 4. Organy właściwe w sprawach rejestracji pojazdów przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 1–7, pkt 8 lit. k, pkt 10, pkt 15–17 oraz pkt 20, z wyłączeniem daty wprowadzenia danych;
- 2) § 3.

§ 5. Zakłady ubezpieczeń przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 9, pkt 18 i 19, z wyłączeniem daty wprowadzenia danych;

- 2) § 3 pkt 1, pkt 4, pkt 15 oraz pkt 22 – przy zawieraniu umowy obowiązkowego ubezpieczenia dla pojazdu niezarejestrowanego.

§ 6. Właściwa jednostka organizacyjna Policji przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 11, z wyłączeniem daty wprowadzenia danych.

§ 7. Właściwa jednostka organizacyjna Policji, Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego lub Żandarmerii Wojskowej przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 12, z wyłączeniem oznaczenia podmiotu zatrzymującego dokument i daty wprowadzenia danych.

§ 8. Stacje kontroli pojazdów przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 8 lit. a i b – w przypadku gdy dane o badaniu technicznym są wprowadzane do ewidencji w trybie art. 80bc ustawy, i lit. c–o oraz pkt 12, z wyłączeniem daty wprowadzenia danych;
- 2) § 3 pkt 1, pkt 3 i 4, pkt 7–9, pkt 15, pkt 19, pkt 22, pkt 27–29, pkt 35 i 36, pkt 39–43, pkt 45 i 46, pkt 51–53 oraz pkt 59 – przy przeprowadzaniu badania technicznego pojazdu niezarejestrowanego.

§ 9. System teleinformatyczny Ministra Sprawiedliwości przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 21, z wyłączeniem marki, rodzaju, roku produkcji i daty wprowadzenia danych.

§ 10. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 9, z wyłączeniem daty wprowadzenia danych.

§ 11. Stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów przekazują dane wymienione w § 2 pkt 13, z wyłączeniem daty wprowadzenia danych.

§ 12. Marszałkowie województwa przekazują dane wymienione w § 2 pkt 14, z wyłączeniem daty wprowadzenia danych.

§ 13. Dane gromadzone w ewidencji, wymienione w § 2 i 3, z wyłączeniem danych wymienionych w § 4–12, są uzupełniane automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

§ 14. Przepisy:

- 1) § 2 pkt 9, § 5 oraz § 10 stosuje się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.);

- 2) § 2 pkt 14 oraz § 12 stosuje się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957);
- 3) § 2 pkt 21 oraz § 9 stosuje się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw;
- 4) § 11 stosuje się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

§ 15. Organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 13 do dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957).

§ 16. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER CYFRYZACJI

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji z dnia 25 maja 2018 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. z 2018 r. poz. 1049), które tracił moc na podstawie art. 3 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. ...), z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z nowych obowiązków i uprawnień przyznanych ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny stacjom kontroli pojazdów oraz takim służbom państwowym jak Policja, Straż Graniczna, Inspekcja Transportu Drogowego, Żandarmeria Wojskowa oraz Służba Celno-Skarbowa. Stacje kontroli zostały bowiem zobowiązane do odnotowania odczytu wskazania nowo zamontowanego drogomierza wraz z jednostką miary w centralnej ewidencji pojazdów. Z kolei wskazane organy władzy publicznej zyskały uprawnienie do odnotowywania wskazania" drogomierza pojazdu poddawanego kontroli drogowej, przy czym uprawnienie to obejmuje pojazdy zarejestrowane w Polsce, zarejestrowane za granicą i niezarejestrowane, a także pojazdy holowane i przewożone (transportowane jako ładunek, w tym zarejestrowane za granicą lub niezarejestrowane). Z tych względów, biorąc pod uwagę treść delegacji ustawowej, czyli określenie szczegółowego katalogu gromadzonych w ewidencji danych przekazywanych przez określone podmioty, koniecznym jest dodanie punktów szczegółowo określających, jakie konkretnie dane poszczególne podmioty mają przekazywać do centralnej ewidencji pojazdów dla ich pełności i przydatności, przede wszystkim dla prawidłowego ustalenia, czy doszło do nieuprawnionej ingerencji we wskazania przebiegu drogomierza.

Zakres projektu nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

**w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązanych do przekazywania
danych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wymagań technicznych i jakościowych
danych wprowadzanych do tej ewidencji**

Na podstawie art. 80bb ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres danych, do których zapewnia się dostęp podmiotom wymienionym w art. 80ba ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do centralnej ewidencji pojazdów, zwanej dalej „ewidencją”, oraz tryb i sposób ich wprowadzania.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) obiekt – obiekt w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 18 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2017 r. poz. 570 oraz z 2018 r. poz. 1000);
- 2) schemat zasilania – strukturę danych cech informacyjnych obiektów przekazywanych do ewidencji;
- 3) suma kontrolna – zestaw danych generowany przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję, potwierdzający aktualność danych zgromadzonych w ewidencji.

§ 3. Dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 ustawy, w zakresie:

- 1) pkt 1–16, 17, 18 i 20 – zapewnia się organom właściwym w sprawach rejestracji pojazdów,

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 kwietnia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 761).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317, 650, 957, 1099, 1356, 1479, 1480, 1481, 1544, 1592, 1629 i 1669.

- 2) pkt 1–6, 8, 10, 11, 13 i 14 – zapewnia się zakładom ubezpieczeń,
 - 3) pkt 1–4, 8, 13–15, 21 i 22 – zapewnia się Policji,
 - 4) pkt 1–4, 8, 15, 21 i 22 – zapewnia się Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej oraz Służbie Celno-Skarbowej,
 - 5) pkt 1 i 8, z wyłączeniem danych osobowych, oraz pkt 9–11, 13, 15, 18, 21 i 22 – zapewnia się stacjom kontroli pojazdów,
 - 6) pkt 1–4 i 7 – zapewnia się Ministrowi Sprawiedliwości,
 - 7) pkt 1–6, 8, 10, 11, 13 i 14 – zapewnia się Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu,
 - 8) pkt 1, 2, 8, 9, 13, 15 i 16 – zapewnia się stacjom demontażu i punktom zbierania pojazdów,
 - 9) pkt 16a – zapewnia się marszałkowi województwa
- przy czym dane te są zweryfikowane w rejestrze PESEL i REGON, w przypadku ich przekazywania z tych rejestrów.

§ 4. Wprowadzanie danych do ewidencji następuje w sposób przewidziany schematem zasilania, określonym i udostępnionym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 18 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, który wraz z aktualizacjami oraz z dotyczącymi go informacjami, w tym terminem rozpoczęcia jego obowiązywania, jest publikowany na portalu informacyjnym obsługującym system teleinformatyczny ewidencji, przez administratora danych i informacji zgromadzonych w ewidencji, z zachowaniem czasu niezbędnego na dostosowanie po stronie podmiotów obowiązanych do wprowadzania danych do ewidencji.

§ 5. 1. Dane zgromadzone w ewidencji są opatrzone sumą kontrolną.

2. Pobrane dane obiektu zawierają identyfikator, który, wraz z sumą kontrolną, dołączany jest każdorazowo do wprowadzanych danych.

3. W przypadku gdy dane obiektu są wprowadzane do ewidencji po raz pierwszy, identyfikator i suma kontrolna są generowane przez system po wprowadzeniu danych.

§ 6. 1. W przypadku pobrania danych zgromadzonych w ewidencji w celu wprowadzenia danych do ewidencji dotyczących więcej niż jednego obiektu podmiot obowiązany do wprowadzania danych do ewidencji wskazuje, którego obiektu dotyczą wprowadzane dane.

2. Dane wprowadzane do ewidencji:

- 1) dotyczące osoby nieposiadającej numeru PESEL i niefigurującej w ewidencji muszą być zgodne z dokumentem potwierdzającym tożsamość tej osoby;
- 2) dotyczące podmiotu nieposiadającego numeru REGON i niefigurującego w ewidencji muszą być zgodne z danymi zawartymi w dokumentach przedstawionych przez ten podmiot.

§ 7. 1. Przy wprowadzaniu danych i informacji do ewidencji używa się danych słownikowych udostępnianych przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

2. Podmiot obowiązany do wprowadzania danych do ewidencji może zgłosić, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję albo systemu teleinformatycznego obsługującego zadania realizowane przez ten podmiot, administratorowi danych i informacji zgromadzonych w ewidencji konieczność uzupełnienia danych słownikowych.

3. W przypadku konieczności uzupełnienia danych słownikowych administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji uzupełnia te dane, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia zgłoszenia.

4. W przypadku braku konieczności uzupełnienia danych słownikowych administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia zgłoszenia, powiadamia podmiot, o którym mowa w ust. 2, o danej słownikowej, której należy użyć.

§ 8. Poprawne wprowadzenie danych do ewidencji jest potwierdzane komunikatem z systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję, którego wygenerowanie wymaga:

- 1) wskazania sumy kontrolnej, z zastrzeżeniem § 5 ust. 3;
- 2) wskazania obiektu, którego dane dotyczą;
- 3) wskazania danych w zakresie wymaganym zgodnie z art. 80ba ust. 1 ustawy;
- 4) użycia aktualnego schematu zasilania;
- 5) użycia danych osób albo podmiotów zgodnie z danymi w rejestrze PESEL lub REGON, z zastrzeżeniem § 6 ust. 2;
- 6) użycia danych zgodnych z danymi słownikowymi udostępnianymi przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

§ 9. Podmiotom, o których mowa w § 3:

- 1) pkt 1 – dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 7 ustawy – zapewnia się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957);
- 2) pkt 2 – dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 ustawy – zapewnia się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.³⁾);
- 3) pkt 6 – dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 ustawy – zapewnia się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw;
- 4) pkt 1, 5 i 7 – dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 11 ustawy – zapewnia się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw;
- 5) pkt 8 – dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1, 2, 5, 8, 9, 13, 15 i 16 – zapewnia się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw;
- 6) pkt 9 – dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16a – zapewnia się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

MINISTER CYFRYZACJI

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. poz. 2183 i 2281, z 2016 r. poz. 352, 1948 i 2001, z 2017 r. poz. 777 i 1926 oraz z 2018 r. 957.

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem z dnia 23 maja 2018 r. w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązanych do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wymagań technicznych i jakościowych danych wprowadzanych do tej ewidencji (Dz. U. poz. 1050), które traci moc na podstawie art. 3 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. ...), z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z nowych obowiązków i uprawnień przyznanych ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny stacjom kontroli pojazdów oraz takim służbom państwowym jak Policja, Straż Graniczna, Inspekcja Transportu Drogowego, Żandarmeria Wojskowa oraz Służba Celno-Skarbowa. Stacje kontroli zostały bowiem zobowiązane do odnotowania odczytu wskazania nowo zamontowanego drogomierza wraz z jednostką miary w centralnej ewidencji pojazdów. Z kolei wskazane organy władzy publicznej zyskały uprawnienie do odnotowywania wskazania drogomierza pojazdu poddawanego kontroli drogowej, przy czym uprawnienie to obejmuje pojazdy zarejestrowane w Polsce, zarejestrowane za granicą i niezarejestrowane, a także pojazdy holowane i przewożone (transportowane jako ładunek, w tym zarejestrowane za granicą lub niezarejestrowane). Z tych względów, biorąc pod uwagę treść delegacji ustawowej, czyli określenie szczegółowego katalogu gromadzonych w ewidencji danych przekazywanych przez określone podmioty, koniecznym jest dodanie punktów szczegółowo określających, jakie konkretnie dane poszczególne podmioty mają przekazywać do centralnej ewidencji pojazdów dla ich pełności i przydatności, a przede wszystkim dla prawidłowego ustalenia, czy doszło do nieuprawnionej ingerencji we wskazania przebiegu drogomierza.

Zakres projektu nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

w sprawie rodzaju i zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów

Na podstawie art. 80cf ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa rodzaj i zakres danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów na podstawie art. 80c i art. 80cc–80ce ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”.

§ 2. Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu, Centralnemu Biuru Antykorupcyjnemu, Służbie Kontrwywiadu Wojskowego oraz Służbie Wywiadu Wojskowego, Komendantowi Służby Ochrony Państwa, Inspektorowi Nadzoru Wewnętrznego, sądom, prokuraturze, organom Krajowej Administracji Skarbowej udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 ustawy.

§ 3. Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu, Polskiemu Biuru Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, organom właściwym w sprawach rejestracji pojazdów, strażom gminnym (miejskim), komornikom sądowym, administracyjnym organom egzekucyjnym, organom podatkowym, ministrowi właściwemu do spraw środowiska, ministrowi właściwemu do spraw transportu, Szefowi Krajowego Centrum Informacji Kryminalnych oraz Prezesowi Głównego Urzędu Statystycznego udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy.

§ 4. Organom Inspekcji Ochrony Środowiska udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–5, pkt 10 – w zakresie terminu badania technicznego, pkt 13 –

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 kwietnia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 761).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317, 650, 957, 1099, 1356, 1479, 1480, 1481, 1544, 1592, 1629 i 1669.

w zakresie marki, kategorii pojazdu, typu, modelu (nazwy handlowej), wariantu, wersji, rodzaju pojazdu, roku produkcji, daty pierwszej rejestracji w kraju, daty pierwszej rejestracji za granicą, daty pierwszej rejestracji, pkt 16, pkt 17 – w zakresie daty i przyczyny wyrejestrowania pojazdu oraz pkt 18 – w zakresie numeru świadectwa homologacji typu WE pojazdu, świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu albo dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy.

§ 5. Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–5, 7, 8, 13 – w zakresie marki, kategorii pojazdu, typu, modelu (nazwy handlowej), wariantu, wersji, rodzaju pojazdu, roku produkcji, pojemności skokowej silnika, maksymalnej mocy netto silnika, maksymalnej mocy netto silnika elektrycznego i rodzaju paliwa, pkt 14, 17 i 20 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy.

§ 6. Wojskowym komendantom uzupełnień udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 lit. b, pkt 2 lit. a, b, d, e, pkt 3 lit. a, b, d, e, pkt 4 lit. a, b, d, e, pkt 10 – w zakresie terminu badania technicznego i odczytu wskazania drogomierza w momencie badania technicznego wraz z jednostką miary, pkt 13 – w zakresie marki, kategorii pojazdu, typu, modelu (nazwy handlowej), wariantu, wersji, rodzaju pojazdu i roku produkcji, pkt 14 – w zakresie daty albo przedziału dat kradzieży i daty odnalezienia pojazdu albo daty odwołania poszukiwań, pkt 18 ustawy – w zakresie numeru świadectwa homologacji typu WE pojazdu, świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu albo dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji, pkt 21 ustawy – w zakresie odczytu wskazania drogomierza, o którym mowa w art. 81a zdanie drugie ustawy, wraz z jednostką miary oraz pkt 22 ustawy – w zakresie odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary w czasie kontroli.

§ 7. Zakładom ubezpieczeń udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–8, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 18 i 21–22 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy.

§ 8. Stacjom kontroli pojazdów udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1, 8, z wyłączeniem danych osobowych, 9–13, 15, 17, 18 i 21–22 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy.

§ 9. Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–5, 8, 10, 13, 16, 17, 18 i 21–22 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy.

§ 10. Organom właściwym w sprawach realizacji zadań związanych z funkcjonowaniem stref płatnego parkowania udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–5, pkt 13 – w zakresie marki, kategorii pojazdu, typu, modelu (nazwy handlowej), wariantu, wersji, pkt 14 oraz pkt 17 – w zakresie wyrejestrowania pojazdu, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy.

§ 11. Ministrowi właściwemu do spraw zabezpieczenia społecznego, kierownikowi ośrodka pomocy społecznej lub pracownikowi socjalnemu udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–5, 7, 13 – w zakresie marki, kategorii pojazdu, typu, modelu (nazwy handlowej), wariantu, wersji, pkt 14, pkt 16 oraz pkt 17 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy.

§ 12. Organowi prowadzącemu Rejestr Zastawów Skarbowych udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–5, 7 oraz pkt 8 i 20 ustawy.

§ 13. Ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–5, 8 oraz 9 ustawy.

§ 14. Właścicielowi pojazdu, posiadaczowi pojazdu powierzonego przez zagraniczną osobę fizyczną lub prawną oraz użytkownikowi pojazdu użytkowanego na podstawie umowy leasingu, o rejestrację którego wnioskował leasingodawca (właściciel pojazdu), udostępnia się dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–16, 17, 18 i 20–22 ustawy, dotyczące ich pojazdów.

§ 15. Podmiotom, o których mowa w art. 80cd ust. 1 ustawy, mogą być udostępnione dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1–16, 17, 18 i 20–22 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy.

§ 16. Do ponownego wykorzystania w celach komercyjnych i niekomercyjnych mogą być udostępnione dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 2–4 – w zakresie identyfikatora jednostki podziału terytorialnego i nazwy miejscowości z krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju TERYT oraz numeru identyfikacyjnego REGON, pkt 6 z wyłączeniem imienia i nazwiska (nazwy lub firmy) ubezpieczonego i jego adresu zamieszkania (siedziby), daty i miejsca urodzenia, numeru PESEL, a w przypadku osoby

nieposiadającej numeru PESEL – serii, numeru i nazwy dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwy państwa, które wydało ten dokument, oraz cech identyfikujących dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia, pkt 12–14 oraz pkt 17 ustawy – w zakresie wyrejestrowania pojazdu.

§ 17. 1. Podmiotom wskazanym w § 2, § 3, § 5, § 7, § 11, § 12, § 14 i § 15 dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 7 ustawy, udostępnia się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957).

2. Podmiotom wskazanym w § 2, § 3, § 7, § 8, § 14 i § 15 dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 11 ustawy, udostępnia się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.³⁾).

3. Podmiotom wskazanym w § 2 i § 3 dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16a ustawy, udostępnia się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

§ 18. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

MINISTER CYFRYZACJI

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. poz. 2183 i 2281, z 2016 r. poz. 352, 1948 i 2001, z 2017 r. poz. 777 i 1926 oraz z 2018 r. poz. 957.

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji z dnia 15 czerwca 2016 r. w sprawie rodzaju i zakresu danych udostępnianych z centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. 1031, 2114, z 2017 r. poz. 2081 oraz z 2018 r. poz. 233 i 1047), które traci moc na podstawie art. 3 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. ...), z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z nowych obowiązków i uprawnień przyznanych ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny stacjom kontroli pojazdów oraz takim służbom państwowym jak Policja, Straż Graniczna, Inspekcja Transportu Drogowego, Żandarmeria Wojskowa oraz Służba Celno-Skarbowa. Stacje kontroli zostały bowiem zobowiązane do odnotowania odczytu wskazania nowo zamontowanego drogomierza wraz z jednostką miary w centralnej ewidencji pojazdów. Z kolei wskazane organy władzy publicznej zyskały uprawnienie do odnotowywania wskazania drogomierza pojazdu poddawanego kontroli drogowej, przy czym uprawnienie to obejmuje pojazdy zarejestrowane w Polsce, zarejestrowane za granicą i niezarejestrowane, a także pojazdy holowane i przewożone (transportowane jako ładunek, w tym zarejestrowane za granicą lub niezarejestrowane). Tym samym powiększył się katalog danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Z tych względów, biorąc pod uwagę istotę nowelizacji ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny, zasadnym jest, z uwagi na uprawnienia określonych podmiotów i osób, rozszerzenie im zakresu udostępnianych danych również o te nowo gromadzone dane.

Zakres projektu nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

**w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja
Pojazdów i Kierowców**

Na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wysokość opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 8 ust. 4 i 5, art. 75 ust. 2, art. 77 ust. 3 i 3a, art. 81b ust. 3, art. 83 ust. 1 i art. 150 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”, oraz art. 10 ust. 1, art. 13 ust. 6, art. 14 ust. 1, art. 15 ust. 5, art. 16 ust. 1 i 5, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 8 i 9, art. 31 ust. 3, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust. 2 pkt 1, art. 58 ust. 2 pkt 1, art. 77 ust. 2 pkt 1, art. 85 ust. 8, art. 87 ust. 3 pkt 1, art. 97 ust. 3, art. 101 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 2 pkt 3, art. 102 ust. 2, art. 103 ust. 3 i 3a, art. 109 ust. 1, 3 i 4, art. 110, art. 115 ust. 6, art. 117 ust. 3 pkt 1 i art. 124 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2017 r. poz. 978, z późn. zm.³⁾), a także w art. 39g ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.⁴⁾) i w art. 25 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169, 650, 1481 i 1629), oraz sposób jej wnoszenia;
- 2) tryb i zasady pobierania, ewidencjonowania, przekazywania i rozliczania opłaty ewidencyjnej przez organy i podmioty zobowiązane do jej pobierania;

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 kwietnia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 761).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317, 650, 957, 1099, 1356, 1479, 1480, 1481, 1544, 1592, 1629 i 1669.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. poz. 2418 oraz z 2018 r. poz. 138, 650, 728, 857, 1039, 1098, 1099, 1284, 1544 i 1628.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 12, 79, 138, 650, 1039, 1480, 1481, 1544, 1592 i 1629.

- 3) wzór miesięcznego sprawozdania, o którym mowa w art. 80d ust. 3a pkt 2 ustawy, zawierającego kwoty opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych lub uiszczonych na rachunek Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

§ 2. 1. Wysokość opłaty ewidencyjnej wynosi:

- 1) 0,5 zł za:
- a) wydanie:
- dowodu rejestracyjnego,
 - pozwolenia czasowego,
 - zalegalizowanych tablic rejestracyjnych (zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej),
 - nalepki kontrolnej,
 - karty pojazdu dla pojazdu samochodowego innego niż określony w art. 77 ust. 1 ustawy,
 - prawa jazdy, w tym za wydanie nowego prawa jazdy na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami,
 - pozwolenia na kierowanie tramwajem, w tym za wydanie nowego pozwolenia na kierowanie tramwajem na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami,
 - zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym,
 - zezwolenia na kierowanie pojazdem przewożącym wartości pieniężne albo inne przedmioty wartościowe lub niebezpieczne,
 - zaświadczenia ADR,
- b) przedłużenie okresu ważności:
- prawa jazdy określonej kategorii,
 - pozwolenia na kierowanie tramwajem,
 - zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym,
 - zezwolenia na kierowanie pojazdem przewożącym wartości pieniężne albo inne przedmioty wartościowe lub niebezpieczne,
- c) rozszerzenie zakresu zezwolenia na kierowanie:
- pojazdem uprzywilejowanym,
 - pojazdem przewożącym wartości pieniężne albo inne przedmioty wartościowe lub niebezpieczne,

- d) wymianę:
 - na podstawie art. 150 ust. 1 ustawy, prawa jazdy lub innego dokumentu uprawniającego do kierowania pojazdami lub potwierdzającego dodatkowe kwalifikacje i wymagania w stosunku do kierującego pojazdem,
 - prawa jazdy na podstawie art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami,
 - ważnego krajowego prawa jazdy wydanego za granicą,
 - prawa jazdy wydanego przez państwo członkowskie Unii Europejskiej,
 - e) zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem,
 - f) przywrócenie uprawnień do kierowania pojazdami,
 - g) skierowanie na:
 - kurs reedukacyjny,
 - badanie, o którym mowa w art. 99 ust. 1 pkt 2 lub 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami,
 - h) wpis w prawie jazdy potwierdzający odbycie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo szkolenia okresowego, o których mowa w rozdziale 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 2) 1 zł za:
- a) wpis osoby do:
 - ewidencji instruktorów,
 - ewidencji wykładowców,
 - ewidencji egzaminatorów,
 - ewidencji uprawnionych lekarzy,
 - ewidencji uprawnionych psychologów,
 - ewidencji instruktorów techniki jazdy,
 - b) wpis przedsiębiorcy do:
 - rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców,
 - rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną,
 - rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy,
 - rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia,
 - c) przeprowadzenie badania technicznego pojazdu,

- d) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców informacji o rozszerzeniu zakresu prowadzonego szkolenia,
- e) wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań przez ośrodek szkolenia kierowców,
- f) wydanie karty parkingowej:
 - osobie, o której mowa w art. 8 ust. 3a pkt 1 i 2 ustawy,
 - placówce, o której mowa w art. 8 ust. 3a pkt 3 ustawy,
- g) wpisanie do prawa jazdy informacji o ograniczeniu uprawnienia do kierowania wyłącznie pojazdem wyposażonym w blokadę alkoholową,
- h) odczyt wskazania drogomierza, o którym mowa w art. 81a zdanie drugie ustawy, wraz z jednostką miary.

2. Wysokość opłaty ewidencyjnej za wydanie wtórnika dokumentu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a tiret od pierwszego do siódmego i dziesiąte, jest równa wysokości opłaty ewidencyjnej za wydanie tego dokumentu w oryginale.

§ 3. 1. Opłatę ewidencyjną wnosi się na rachunek bankowy organu lub podmiotu zobowiązanego do jej pobierania, zwanego dalej „pobierającym”, lub gotówką w kasie, o ile pobierający posiada kasę, lub w formie bezgotówkowej za pomocą karty płatniczej, jeżeli pobierający jest wyposażony w odpowiednie urządzenie do autoryzacji transakcji rozliczeń bezgotówkowych.

2. Opłata ewidencyjna jest pobierana łącznie z innymi opłatami za wykonanie czynności, których dotyczą, chyba że przewiduje się wniesienie tylko opłaty ewidencyjnej. W przypadku pobierania opłaty ewidencyjnej łącznie z innymi opłatami na dowodzie wpłaty wyodrębnia się kwoty poszczególnych opłat.

§ 4. 1. Pobierający odnotowuje opłaty ewidencyjne, pobrane i przekazane na rachunek bankowy pobierającego, w ewidencji pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych prowadzonej w postaci elektronicznej.

2. Ewidencja, o której mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) w przypadku organów właściwych w sprawach rejestracji pojazdów, organów właściwych w sprawach wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, wojewodów, marszałków województw i przewodniczących powiatowych zespołów do spraw orzekania o niepełnosprawności – tytuł pobranej opłaty ewidencyjnej i liczbę opłat pobranych z tego tytułu w każdym miesiącu;

- 2) w przypadku stacji kontroli pojazdów – liczbę pobranych opłat ewidencyjnych za:
 - a) badania techniczne pojazdu oraz numery rejestracyjne pojazdów poddanych badaniom technicznym,
 - b) odczyty wskazań drogomierzy, o których mowa w art. 81a zdanie drugie ustawy, wraz z jednostkami miary oraz numery rejestracyjne pojazdów, w których dokonano odczytów, jeśli są zarejestrowane.

§ 5. Pobierający przekazuje opłaty ewidencyjne, pobrane w miesiącu poprzedzającym, do 10. dnia każdego miesiąca na rachunek bankowy Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. W przypadku stacji kontroli pojazdów w tytule przelewu bankowego należy wskazać kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1a ustawy.

§ 6. Pobierający, na podstawie ewidencji pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych, dokonuje do 10. dnia każdego miesiąca rozliczenia opłat ewidencyjnych pobranych i przekazanych na rachunek bankowy Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców w poprzednim miesiącu. W tym samym terminie pobierający przekazuje ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji sprawozdanie z pobranych i przekazanych lub uiszczonych opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

§ 7. Zakład ubezpieczeń, o którym mowa w art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 473), przekazuje do 10. dnia każdego miesiąca opłaty ewidencyjne, należne za miesiąc poprzedni, na rachunek bankowy Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. W tym samym terminie zakład ubezpieczeń przekazuje ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji sprawozdanie z pobranych i przekazanych lub uiszczonych opłat ewidencyjnych na rachunek Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

§ 8. Wzór sprawozdania, o którym mowa w § 6 i § 7, jest określony w załączniku do rozporządzenia.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁵⁾

MINISTER CYFRYZACJI

w porozumieniu:

MINISTER INFRASTRUKTURY

MINISTER RODZINY, PRACY

I POLITYKI SPOŁECZNEJ

MINISTER FINANSÓW

⁵⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji z dnia 30 sierpnia 2016 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (Dz. U. poz. 1377 i 2285, z 2017 r. poz. 2079 oraz z 2018 r. poz. 1057), które traci moc na podstawie art. 3 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. ...), z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z nowych obowiązków przyznanych ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny stacjom kontroli pojazdów. Stacje kontroli zostały bowiem zobowiązane do odnotowania odczytu wskazania nowo zamontowanego drogomierza wraz z jednostką miary w centralnej ewidencji pojazdów. Czynność ta, tak jak pozostałe wykonywane przez ww. stacje, powinna podlegać nie tylko opłacie za wykonaną czynność (usługę), ale także opłacie ewidencyjnej, która służy przede wszystkim finansowaniu wydatków związanych z utworzeniem, rozwojem i funkcjonowaniem centralnej ewidencji pojazdów, gdzie dane o wymianie drogomierza i jego wskazaniu będą zamieszczane.

Zakres projektu nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

WZÓR

**SPRAWOZDANIE Z OPLAT EWIDENCYJNYCH POBRANYCH I PRZEKAZANYCH LUB UISZCZONYCH
NA RACHUNEK FUNDUSZU – CENTRALNA EWIDENCJA POJAZDÓW I KIEROWCÓW**

CZEŚĆ A¹⁾

MINISTER CYFRYZACJI	SPRAWOZDANIE Z OPLAT EWIDENCYJNYCH POBRANYCH I PRZEKAZANYCH NA RACHUNEK FUNDUSZU – CENTRALNA EWIDENCJA POJAZDÓW I KIEROWCÓW	
	0.1. za mies. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	0.2. rok <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/> 0.3. złożenie sprawozdania	<input type="checkbox"/> 0.4. korekta sprawozdania

1. ORGAN SKŁADAJĄCY SPRAWOZDANIE/KOREKTĘ				
<input type="checkbox"/> 1.1. organ właściwy do spraw rejestracji pojazdów lub wydawania uprawnień do kierowania pojazdami		<input type="checkbox"/> 1.3. marszałek województwa		
<input type="checkbox"/> 1.2. wojewoda		<input type="checkbox"/> 1.4. przewodniczący powiatowego zespołu do spraw orzekania o niepełnosprawności		
2. DANE ADRESOWE ORGANU SKŁADAJĄCEGO SPRAWOZDANIE/KOREKTĘ				
2.1. Nazwa		2.2. Ulica		
		2.3. Numer domu	2.4. Numer lokalu	2.5. Kod pocztowy
		2.6. Miejscowość		2.7. Telefon/faks
3. OPLATY EWIDENCYJNE – ROZLICZENIE ORGANU WŁAŚCIWEGO DO SPRAW REJESTRACJI POJAZDÓW				
Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta ²⁾	Liczba opłat	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
1. Wydanie dowodu rejestracyjnego	<input type="checkbox"/> (+) <input type="checkbox"/> (-)	3.1	3.2	3.3
2. Wydanie pozwolenia czasowego	<input type="checkbox"/> (+) <input type="checkbox"/> (-)	3.4	3.5	3.6
3. Wydanie zalegalizowanych tablic rejestracyjnych (zalegalizowanej tablicy rejestracyjnej)	<input type="checkbox"/> (+) <input type="checkbox"/> (-)	3.7	3.8	3.9
4. Wydanie nalepki kontrolnej	<input type="checkbox"/> (+) <input type="checkbox"/> (-)	3.10	3.11	3.12
5. Wydanie karty pojazdu dla pojazdu samochodowego innego niż określony w art. 77 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	<input type="checkbox"/> (+) <input type="checkbox"/> (-)	3.13	3.14	3.15

4. OPŁATY EWIDENCYJNE – ROZLICZENIE ORGANU WŁAŚCIWEGO DO SPRAW WYDAWANIA UPRAWNIEN DO KIEROWANIA POJAZDAMI

Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta	Liczba opłat	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
1. Wydanie prawa jazdy, w tym wydanie nowego prawa jazdy na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami	<input type="checkbox"/> (+)	4.1	4.2	4.3
	<input type="checkbox"/> (-)			
2. Wydanie pozwolenia na kierowanie tramwajem, w tym wydanie nowego pozwolenia na kierowanie tramwajem na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami	<input type="checkbox"/> (+)	4.4	4.5	4.6
	<input type="checkbox"/> (-)			
3. Wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym	<input type="checkbox"/> (+)	4.7	4.8	4.9
	<input type="checkbox"/> (-)			
4. Wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem przewożącym wartości pieniężne albo inne przedmioty wartościowe lub niebezpieczne	<input type="checkbox"/> (+)	4.10	4.11	4.12
	<input type="checkbox"/> (-)			
5. Przedłużenie okresu ważności prawa jazdy określonej kategorii	<input type="checkbox"/> (+)	4.13	4.14	4.15
	<input type="checkbox"/> (-)			
6. Przedłużenie okresu ważności pozwolenia na kierowanie tramwajem	<input type="checkbox"/> (+)	4.16	4.17	4.18
	<input type="checkbox"/> (-)			
7. Przedłużenie okresu ważności zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym	<input type="checkbox"/> (+)	4.19	4.20	4.21
	<input type="checkbox"/> (-)			
8. Przedłużenie okresu ważności zezwolenia na kierowanie pojazdem przewożącym wartości pieniężne albo inne przedmioty wartościowe lub niebezpieczne	<input type="checkbox"/> (+)	4.22	4.23	4.24
	<input type="checkbox"/> (-)			
9. Rozszerzenie zakresu zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym	<input type="checkbox"/> (+)	4.25	4.26	4.27
	<input type="checkbox"/> (-)			
10. Rozszerzenie zakresu zezwolenia na kierowanie pojazdem przewożącym wartości pieniężne albo inne przedmioty wartościowe lub niebezpieczne	<input type="checkbox"/> (+)	4.28	4.29	4.30
	<input type="checkbox"/> (-)			
11. Wymiana, na podstawie art. 150 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, prawa jazdy lub innego dokumentu uprawniającego do kierowania pojazdami lub potwierdzającego dodatkowe kwalifikacje i wymagania w stosunku do kierującego pojazdem	<input type="checkbox"/> (+)	4.31	4.32	4.33
	<input type="checkbox"/> (-)			
12. Wymiana prawa jazdy na podstawie art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami	<input type="checkbox"/> (+)	4.34	4.35	4.36
	<input type="checkbox"/> (-)			
13. Wymiana ważnego krajowego prawa jazdy wydanego za granicą	<input type="checkbox"/> (+)	4.37	4.38	4.39
	<input type="checkbox"/> (-)			
14. Wymiana prawa jazdy wydanego przez państwo członkowskie Unii Europejskiej	<input type="checkbox"/> (+)	4.40	4.41	4.42
	<input type="checkbox"/> (-)			
15. Zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem	<input type="checkbox"/> (+)	4.43	4.44	4.45
	<input type="checkbox"/> (-)			

16. Przywrócenie uprawnień do kierowania pojazdami	<input type="checkbox"/> (+)	4.46	4.47	4.48
	<input type="checkbox"/> (-)			
17. Skierowanie na kurs reedukacyjny	<input type="checkbox"/> (+)	4.49	4.50	4.51
	<input type="checkbox"/> (-)			
18. Skierowanie na badanie, o którym mowa w art. 99 ust. 1 pkt 2 lub 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami	<input type="checkbox"/> (+)	4.52	4.53	4.54
	<input type="checkbox"/> (-)			
19. Wpis w prawie jazdy potwierdzający odbycie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo szkolenia okresowego, o których mowa w rozdziale 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	<input type="checkbox"/> (+)	4.55	4.56	4.57
	<input type="checkbox"/> (-)			
20. Wpisanie do prawa jazdy informacji o ograniczeniu uprawnienia do kierowania wyłącznie pojazdem wyposażonym w blokadę alkoholową	<input type="checkbox"/> (+)	4.58	4.59	4.60
	<input type="checkbox"/> (-)			
21. Wpis osoby do ewidencji instruktorów	<input type="checkbox"/> (+)	4.61	4.62	4.63
	<input type="checkbox"/> (-)			
22. Wpis osoby do ewidencji wykładowców	<input type="checkbox"/> (+)	4.64	4.65	4.66
	<input type="checkbox"/> (-)			
23. Wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców	<input type="checkbox"/> (+)	4.67	4.68	4.69
	<input type="checkbox"/> (-)			
24. Wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców informacji o rozszerzeniu zakresu prowadzonego szkolenia	<input type="checkbox"/> (+)	4.70	4.71	4.72
	<input type="checkbox"/> (-)			
25. Wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań przez ośrodek szkolenia kierowców	<input type="checkbox"/> (+)	4.73	4.74	4.75
	<input type="checkbox"/> (-)			

5. OPŁATY EWIDENCYJNE – ROZLICZENIE WOJEWODY

Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta	Liczba opłat	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
1. Wpis osoby do ewidencji instruktorów techniki jazdy	<input type="checkbox"/> (+)	5.1	5.2	5.3
	<input type="checkbox"/> (-)			
2. Wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy	<input type="checkbox"/> (+)	5.4	5.5	5.6
	<input type="checkbox"/> (-)			
3. Wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia	<input type="checkbox"/> (+)	5.7	5.8	5.9
	<input type="checkbox"/> (-)			

6. OPŁATY EWIDENCYJNE – ROZLICZENIE MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta	Liczba opłat	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
1. Wydanie zaświadczenia ADR	<input type="checkbox"/> (+)	6.1	6.2	6.3
	<input type="checkbox"/> (-)			
2. Wpis osoby do ewidencji egzaminatorów	<input type="checkbox"/> (+)	6.4	6.5	6.6
	<input type="checkbox"/> (-)			
3. Wpis osoby do ewidencji uprawnionych lekarzy	<input type="checkbox"/> (+)	6.7	6.8	6.9
	<input type="checkbox"/> (-)			
4. Wpis osoby do ewidencji uprawnionych psychologów	<input type="checkbox"/> (+)	6.10	6.11	6.12
	<input type="checkbox"/> (-)			

5. Wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną	<input type="checkbox"/> (+) <input type="checkbox"/> (-)	5.13	5.14	5.15
7. OPŁATY EWIDENCYJNE – ROZLICZENIE PRZEWODNICZĄCEGO POWIATOWEGO ZESPOŁU DO SPRAW ORZEKANIA O NIEPEŁNOSPRAWNOŚCI				
Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta¹⁾	Liczba opłat	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
1. Wydanie karty parkingowej osobie, o której mowa w art. 8 ust. 3a pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	<input type="checkbox"/> (+) <input type="checkbox"/> (-)	7.1	7.2	7.3
2. Wydanie karty parkingowej placówce, o której mowa w art. 8 ust. 3a pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	<input type="checkbox"/> (+) <input type="checkbox"/> (-)	7.4	7.5	7.5
8. OPŁATY EWIDENCYJNE – SUMA OPŁAT Z BLOKÓW 3–7				
Razem	Korekta²⁾ <input type="checkbox"/> (+) <input type="checkbox"/> (-)	Liczba opłat 8.1		Wartość opłat 8.2
9. ODSETKI ZA ZWŁOKĘ				
1. Kwota bazowa	9.1	2. Wyliczona kwota odsetek	9.2	
10. DANE DOTYCZĄCE ZAPŁATY NALEŻNOŚCI				
1. Data dokonania przelewu (dd-mm-rrrr)	10.1	2. Kwota przelewu bankowego ³⁾	10.2	
11. DANE OSOBY SPORZĄDZAJĄCEJ SPRAWOZDANIE				
11.1. Nazwisko	11.2. Imię (imiona)		11.3. Telefon/faks	
11.4. Data sporządzenia sprawozdania (dd-mm-rrrr)			11.5. Podpis	

Objaśnienia:

- ¹⁾ Część A sprawozdania składają:
 - a) organ właściwy do spraw rejestracji pojazdów lub wydawania uprawnień do kierowania pojazdami,
 - b) wojewoda,
 - c) marszałek województwa,
 - d) przewodniczący powiatowego zespołu do spraw orzekania o niepełnosprawności.
- ²⁾ W przypadku składania korekty sprawozdania (zaznaczona rubryka 0.4 w nagłówku sprawozdania) należy zaznaczyć właściwy kwadrat (w kolumnie „Korekta” przy danej opłacie ewidencyjnej) – opatrzone znakiem (+) dla dopłaty lub opatrzone znakiem (-) dla nadpłaty.
- ³⁾ Wyliczona kwota opłat powiększona o należne odsetki obliczane na podstawie ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2015 r. poz. 613, z późn. zm.).

Opłaty pobrane za wydanie wótom ka wykazuje się w rubryce „Liczba opłat”, łącznie z opłatami za dokonanie odpowiedniej czynności podlegającej opłacie ewidencyjnej.

MINISTER CYFRYZACJI	SPRAWOZDANIE Z OPŁAT EWIDENCYJNYCH POBRANYCH I PRZEKAZANYCH NA RACHUNEK FUNDUSZU – CENTRALNA EWIDENCJA POJAZDÓW I KIEROWCÓW									
	0.1. za mies.		<input type="text"/>	<input type="text"/>	0.2. rok		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/> 0.3. złożenie sprawozdania				<input type="checkbox"/> 0.4. korekta sprawozdania					

1. PODMIOT SKŁADAJĄCY SPRAWOZDANIE/KOREKTĘ 1.1. stacja kontroli pojazdów**2. DANE ADRESOWE PODMIOTU SKŁADAJĄCEGO SPRAWOZDANIE/KOREKTĘ**

2.1. Nazwa		2.2. Ulica		
2.3. Numer domu		2.4. Numer lokalu	2.5. Kod pocztowy	
2.6. Miejscowość			2.7. Telefon/faks	
2.8. Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów ²⁾				2.9. Nazwa SP/UM ³⁾
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

3. OPŁATY EWIDENCYJNE – ROZLICZENIE STACJI KONTROLI POJAZDÓW

Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta ⁴⁾	Liczba opłat	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
Przeprowadzenie badania technicznego pojazdu	<input type="checkbox"/> (+)	3.1	3.2	3.3
	<input type="checkbox"/> (-)			

4. ODSETKI ZA ZWŁOKĘ

1. Kwota bazowa	4.1	2. Wyliczona kwota odsetek	4.2
-----------------	-----	----------------------------	-----

5. DANE DOTYCZĄCE ZAPŁATY NALEŻNOŚCI

1. Data dokonania przelewu (dd-mm-rrrr)	5.1	2. Kwota przelewu bankowego ⁵⁾	5.2
-----------------------------------------	-----	-------------------------------------------	-----

6. DANE OSOBY SPORZĄDZAJĄCEJ SPRAWOZDANIE

6.1. Nazwisko	6.2. Imię (imiona)	6.3. Telefon/faks
6.4. Data sporządzenia sprawozdania (dd-mm-rrrr)		6.5. Podpis

Objaśnienia:

- Część B sprawozdania składają stacje kontroli pojazdów.
- Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów nadany na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz. U. poz. 2264).
- Należy wpisać nazwę starostwa powiatowego/urzędu miasta, w którym stacja jest zarejestrowana.
- W przypadku składania korekty sprawozdania (zaznaczona rubryka 0.4 w nagłówku sprawozdania) należy zaznaczyć właściwy kwadrat (w kolumnie „Korekta” przy danej opłacie ewidencyjnej) – opatrzonej znakiem (+) dla dopłaty lub opatrzonej znakiem (-) dla nadpłaty.
- Wyliczona kwota opłat powiększona o należne odsetki obliczane na podstawie ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2015 r. poz. 613, z późn. zm.).

MINISTER CYFRYZACJI	SPRAWOZDANIE Z OPŁAT EWIDENCYJNYCH UISZCZONYCH NA RACHUNEK FUNDUSZU – CENTRALNA EWIDENCJA POJAZDÓW I KIEROWCÓW									
	0.1. za mies.		<input type="text"/>	<input type="text"/>	0.2. rok		<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="checkbox"/> 0.3. złożenie sprawozdania				<input type="checkbox"/> 0.4. korekta sprawozdania					

1. PODMIOT SKŁADAJĄCY SPRAWOZDANIE/KOREKTĘ
 1.1. zakład ubezpieczeń

2. DANE ADRESOWE PODMIOTU SKŁADAJĄCEGO SPRAWOZDANIE/KOREKTĘ

2.1. Nazwa		2.2. Ulica		
2.3. Numer domu		2.4. Numer lokalu	2.5. Kod pocztowy	
2.6. Miejscowość			2.7. Telefon/faks	

3. OPŁATY EWIDENCYJNE – ROZLICZENIE ZAKŁADU UBEZPIECZEŃ

Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta ²⁾	Liczba zawartych umów	Wartość jednostkowa ³⁾	Wartość opłat
Zawarcie umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody powstałe w związku z ruchem tych pojazdów	<input type="checkbox"/> (+) <input type="checkbox"/> (-)	3.1	3.2	3.3

4. ODSETKI ZA ZWŁOKĘ

1. Kwota bazowa	4.1	2. Wyliczona kwota odsetek	4.2
-----------------	-----	----------------------------	-----

5. DANE DOTYCZĄCE ZAPŁATY NALEŻNOŚCI

1. Data dokonania przelewu (dd-mm-rrrr)	5.1	2. Kwota przelewu bankowego ⁴⁾	5.2
-----------------------------------------	-----	-------------------------------------------	-----

6. DANE OSOBY SPORZĄDZAJĄCEJ SPRAWOZDANIE

6.1. Nazwisko	6.2. Imię (imiona)	6.3. Telefon/faks
6.4. Data sporządzenia sprawozdania (dd-mm-rrrr)		6.5. Podpis

Objaśnienia:

- ¹⁾ Część C sprawozdania składają zakłady ubezpieczeń.
- ²⁾ W przypadku składania korekty sprawozdania (zaznaczona rubryka 0.4 w nagłówku sprawozdania) należy zaznaczyć właściwy kwadrat (w kolumnie „Korekta” przy danej opłacie ewidencyjnej) – opatrzony znakiem (+) dla dopłaty lub opatrzony znakiem (-) dla nadpłaty.
- ³⁾ Wartość jednostkowa opłaty ewidencyjnej obliczana według kursu średniego euro ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski według tabeli kursów nr 1 w roku zawarcia umowy.
- ⁴⁾ Wyliczona kwota opłat powiększona o należne odsetki obliczane na podstawie ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2015 r. poz. 613, z późn. zm.).

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAWIEDLIWOŚCI¹⁾

z dnia

**w sprawie wzoru oświadczenia właściciela lub posiadacza pojazdu o wymianie
drogomierza**

Na podstawie art. 81b ust. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór oświadczenia właściciela lub posiadacza pojazdu o wymianie drogomierza.

§ 2. Wzór oświadczenia, o którym mowa w § 1, jest określony w załączniku do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

MINISTER SPRAWIEDLIWOŚCI

¹⁾ Minister Sprawiedliwości kieruje działem administracji rządowej – sprawiedliwości, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2017 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Sprawiedliwości (Dz. U. poz. 2330).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317, 650, 957, 1099, 1356, 1479, 1480, 1481, 1544, 1592, 1629 i 1669.

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Sprawiedliwości
z dnia ... (poz. ...)

OŚWIADCZENIE

właściciela lub posiadacza pojazdu o wymianie drogomierza

Na podstawie art. 81b ust. 5 i 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.):

ja, niżej podpisany(a)
(imiona i nazwisko)

urodzony(a) W
(dzień, miesiąc, rok) (miejscowość)

numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument

zamieszkały(a) w
(adres zamieszkania, także w przypadku cudzoziemców)

oświadczam, że

w dniu dokonałem (am) wymiany drogomierza w:

- 1) marka pojazdu
- 2) typ pojazdu
- 3) model pojazdu
- 4) rok produkcji
- 5) numer VIN
- 6) numer rejestracyjny
(jeśli pojazd posiada)

Przyczyna wymiany drogomierza:

(wskazać konkretnie usterkę, która była przyczyną wymiany lub element pojazdu, w wyniku uszkodzenia którego konieczna była wymiana drogomierza)

Miejsce złożenia oświadczenia: podstawowa/okręgowa* stacja kontroli pojazdów w:

Jestem świadomy (a) odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.

.....
(data)

.....
(czytelny podpis)

* Niepotrzebne skreślić.

UZASADNIENIE

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z nowych obowiązków nałożonych na właścicieli i posiadaczy określonych pojazdów w przypadku wymiany drogomierza. W takiej bowiem sytuacji projekt przewiduje obowiązek przedstawienia pojazdu z wymienionym drogomierzem na stacji kontroli pojazdów celem wprowadzenia przez uprawnionego diagnostę do centralnej ewidencji pojazdów danych obejmujących wskazanie nowo wymienionego drogomierza oraz datę i przyczynę jego wymiany. Te dwie ostatnie okoliczności będzie wskazywał właściciel lub posiadacz pojazdu. Pisemne oświadczenie zawierające te informacje będzie przekazywał diagnoście przed przystąpieniem przez niego do czynności związanych z odnotowaniem wskazania wymienionego drogomierza. Z tych względów, z uwagi na wagę oświadczenia, mającego znaczenie prawne oraz rygor, pod którym jest składane, koniecznym jest określenie jednolitego wzoru oświadczenia – ustandaryzowanego na potrzeby nowych obowiązków związanych z wymianą drogomierza.

Zakres projektu nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie szczegółowych czynności uprawnionych diagnostów związanych
z dokonaniem odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary oraz opłaty
z tym związanej**

Na podstawie art. 81b ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe czynności uprawnionych diagnostów związane z dokonaniem odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary;
- 2) wysokość opłaty za dokonanie odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary.

§ 2. Uprawniony diagnosta po pobraniu od właściciela lub posiadacza pojazdu oświadczenia, o którym mowa w art. 81b ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”, oraz pobraniu opłat, o których mowa w art. 81b ust. 3 ustawy pobiera z centralnej ewidencji pojazdów dane identyfikujące pojazd, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 ustawy, z tym, że:

- 1) w przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, pobranie danych z ewidencji następuje po dokonaniu odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary;
- 2) w przypadku pojazdu przed pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pobranie danych następuje po dokonaniu odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary i jest poprzedzone wprowadzeniem danych pojazdu, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy.

§ 3. 1. Zakres czynności, które wykonuje uprawniony diagnosta, związane z dokonaniem odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary obejmuje:

- 1) identyfikację pojazdu, w tym:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317, 650, 957, 1099, 1356, 1479, 1480, 1481, 1544, 1592, 1629 i 1669.

- a) sprawdzenie numeru VIN albo numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz ustalenie i porównanie zgodności faktycznych danych pojazdu z danymi w:
 - dowodzie rejestracyjnym,
 - pozwoleniu czasowym, w tym dla pojazdu, o którym mowa w art. 70d ust. 3 ustawy wraz z kartą pojazdu, o ile została wydana,
 - karcie pojazdu dla pojazdu zarejestrowanego, o ile została wydana, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy,
 - pokwitowaniu, o którym mowa w art. 132 ust. 2 ustawy, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy,
 - b) sprawdzenie prawidłowości oznaczeń i stanu tablic rejestracyjnych pojazdu; sprawdzenie nie dotyczy pojazdów przed pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z wyjątkiem pojazdów zarejestrowanych czasowo na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. c ustawy,
 - c) sprawdzenie zgodności z danymi zgromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy oraz danych osobowych właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu;
- 2) dokonanie odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary;
 - 3) sporządzenie dokumentacji fotograficznej:
 - a) drogomierza wymienionego, który został zamontowany w pojeździe wraz ze wskazaniem drogomierza,
 - b) pojazdu wykonanej po naprzeciwległych przekątnych pojazdu.

2. Po zakończeniu czynności, o których mowa w ust. 1, uprawniony diagnosta niezwłocznie wprowadza dane, o których mowa w § 2 pkt 22 rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia ... w sprawie katalogu danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, do centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. poz. ...), z wyłączeniem przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy.

§ 4. Za dokonanie odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary, pobiera się opłatę w wysokości 50 zł.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z nowych obowiązków i uprawnień przyznanych ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny uprawnionym diagnostom dokonującym odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary. Uprawnieni diagnosty pracujący na stacji kontroli pojazdów zostali zobligowani do odnotowania odczytu wskazania nowo zamontowanego drogomierza wraz z jednostką miary, pobierania oświadczeń o wymianie drogomierza od właściciela lub posiadacza pojazdu, sporządzania dokumentacji fotograficznej i przekazywania informacji o wymianie drogomierza do centralnej ewidencji pojazdów. Czynność ta, jak pozostałe inne czynności wykonywane przez stacje kontroli pojazdów np. w zakresie badania technicznego z zamontowaną blokadą alkoholową, o którym mowa w art. 81 ust. 12 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zawierający podobny zakres sprawdzenia, będzie podlegała opłacie w wysokości 50 zł.

Przewiduje się że rozporządzenie wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. razem z przepisami ustawy upoważniającej w brzmieniu nadanym ww. nowelizacją.

Zakres projektu nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

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 zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾

z dnia

w sprawie kontroli ruchu drogowego

Na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) organizację, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli ruchu drogowego;
- 2) wymagany sposób zachowania się kontrolowanego uczestnika ruchu drogowego;
- 3) szczegółowe warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego przez strażników gminnych (miejskich), strażników leśnych, funkcjonariuszy Straży Parku oraz pracowników zarządów dróg;
- 4) szczegółowe warunki udzielania upoważnień do wykonywania kontroli ruchu drogowego oraz wzór upoważnienia.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) kontrolującym – rozumie się przez to dokonującego kontroli policjanta, inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusza Straży Granicznej, funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej, strażnika gminnego (miejskiego), strażnika leśnego, funkcjonariusza Straży Parku lub osobę działającą w imieniu zarządcy drogi;
- 2) karcie kontrolnej lub karcie kierowcy – rozumie się przez to rodzaje karty, o której mowa w art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o systemie tachografów cyfrowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 891).

§ 2. 1. Policjant umundurowany w warunkach dostatecznej widoczności podaje sygnały tarczą do zatrzymywania pojazdów lub ręką, a w warunkach niedostatecznej widoczności – latarką ze światłem czerwonym albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym lub światłem czerwonym.

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 97 i 225).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317, 650, 957, 1099, 1356, 1479, 1480, 1481, 1544, 1592, 1629 i 1669.

2. Policjant nieumundurowany jest uprawniony do zatrzymania kierującego pojazdem wyłącznie na obszarze zabudowanym.

3. Policjant nieumundurowany w warunkach dostatecznej widoczności podaje sygnały tarczą do zatrzymywania pojazdów, a w warunkach niedostatecznej widoczności – latarką ze światłem czerwonym albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym lub światłem czerwonym.

4. Policjant jadący pojazdem samochodowym może podawać kierującemu pojazdem polecenia do określonego zachowania się za pomocą urządzeń nagłaśniających, sygnalizacyjnych lub świetlnych.

5. Policjant patrolu powietrznego polecenie do zatrzymania pojazdu podaje za pomocą urządzeń nagłaśniających lub świetlnych.

6. Polecenie do zatrzymania pojazdu podaje się z dostatecznej odległości, w sposób zapewniający jego dostrzeżenie przez kierującego pojazdem oraz bezpieczne zatrzymanie w miejscu wskazanym przez policjanta.

7. Miejsce zatrzymania pojazdu może być wyznaczone przez ustawienie znaku „stój – kontrola drogowa”.

8. Dla zwrócenia uwagi na podawane sygnały lub polecenia policjant może używać sygnałów dźwiękowych.

§ 3. 1. Pojazd powinien być zatrzymany w miejscu, w którym nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu.

2. W celu dojazdu do miejsca, o którym mowa w ust. 1, policjant może wydać kontrolowanemu uczestnikowi ruchu polecenie jazdy za pojazdem policyjnym.

3. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w razie konieczności zatrzymania pojazdu:

- 1) w wyniku prowadzonych działań pościgowych;
- 2) co do którego zachodzi uzasadnione podejrzenie, iż może on zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego ze względu na swój stan techniczny lub zachowanie się kierującego.

4. Pojazd policyjny powinien być, w miarę możliwości, ustawiony za zatrzymanym pojazdem, jeżeli zatrzymanie nastąpiło na drodze.

5. W przypadku zatrzymania pojazdu na jezdni lub poboczu, w miejscu gdzie jest to zabronione, kierujący pojazdem policyjnym przed przystąpieniem do kontroli włącza niebieskie światło błyskowe.

§ 4. 1. Policjant, po zatrzymaniu pojazdu, podaje kierującemu stopień, imię i nazwisko oraz przyczynę zatrzymania, a ponadto:

- 1) policjant umundurowany okazuje legitymację służbową na żądanie kontrolowanego uczestnika ruchu;
- 2) policjant nieumundurowany okazuje legitymację służbową bez wezwania.

2. Legitymację służbową okazuje się w sposób umożliwiający kontrolowanemu uczestnikowi ruchu odczytanie i zanotowanie danych pozwalających na identyfikację policjanta, w szczególności dotyczących jego stopnia, imienia i nazwiska oraz nazwy organu, który wydał ten dokument.

3. Przystępując do czynności kontrolnych, policjant może wydać polecenie unieruchomienia silnika pojazdu.

4. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w razie zatrzymania pojazdu:

- 1) w wyniku prowadzonych działań pościgowych;
- 2) co do którego istnieje uzasadnione podejrzenie, że pochodzi z przestępstwa;
- 3) jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że znajdują się w nim osoby, które popełniły przestępstwo.

5. W przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa lub uwarunkowanych charakterem kontroli policjant może wydać kierującemu pojazdem lub pasażerowi pojazdu polecenie opuszczenia pojazdu.

6. Do pojazdu policyjnego uczestnik ruchu może być wpuszczony tylko w razie konieczności:

- 1) udzielenia pomocy choremu lub rannemu;
- 2) doprowadzenia do jednostki Policji, izby wytrzeźwień lub placówki służby zdrowia;
- 3) poddania badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, jeżeli wykonanie tej czynności w innych warunkach byłoby niemożliwe lub mogłoby zakłócić porządek;
- 4) okazania przebiegu zarejestrowanego wykroczenia;
- 5) przeprowadzenia czynności procesowych.

§ 5. 1. Policjant, zatrzymując dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania, wydaje pokwitowanie. Wzór pokwitowania stanowi załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. W razie uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska, pokwitowanie, o którym mowa w ust. 1, stanowi jednocześnie skierowanie na dodatkowe badania techniczne.

§ 6. 1. Pojazd wytypowany przez kontrolującego do drogowej kontroli stanu technicznego podlega wstępnej lub szczegółowej drogowej kontroli technicznej.

2. Drogowa kontrola stanu technicznego obejmuje identyfikację pojazdu oraz badanie techniczne co najmniej jednej pozycji z następujących obszarów:

- 1) układ hamulcowy;
- 2) układ kierowniczy;
- 3) widoczność;
- 4) urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne;
- 5) osie, koła, opony i zawieszenie;
- 6) podwozie i elementy przymocowane do podwozia;
- 7) inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości;
- 8) uciążliwość, w tym emisję spalin oraz wycieki paliwa lub oleju;
- 9) badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M₂ i M₃.

3. W przypadku pojazdu kategorii M₂, M₃, N₂ lub N₃, przyczepy kategorii O₃ lub O₄ oraz ciągnika kołowego kategorii T₅ użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy, jeżeli dokumentacja dotycząca dopuszczenia pojazdu do ruchu lub protokół, o którym mowa w ust. 10, potwierdzają, że kontrola jednej lub kilku pozycji z obszaru określonego w ust. 2 została przeprowadzona w okresie poprzednich trzech miesięcy, kontroli w tym zakresie można nie przeprowadzać, chyba że nieprawidłowości są oczywiste dla kontrolującego.

4. Sposób identyfikowania pojazdu, zakres i metody badania jego stanu technicznego oraz kryteria oceny usterek stwierdzonych podczas tego badania są określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia. Usterki niewymienione w tym załączniku ocenia się pod względem zagrożenia, jakie stwarzają dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

5. Badanie stanu technicznego pojazdu przeprowadza się z wykorzystaniem dostępnych technik i sprzętu, bez demontażu czy usuwania jakichkolwiek części pojazdu za pomocą narzędzi. Badanie może także obejmować sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy pojazdu odpowiadają wymogom w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach,

w momencie modernizacji pojazdu. W celu przeprowadzenia badania kontrolujący może korzystać z dodatkowego sprzętu, w szczególności podnośnika lub kanału przeglądowego.

6. Usterki stwierdzone podczas badania stanu technicznego pojazdu dzieli się na trzy kategorie:

- 1) usterki drobne – usterki bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub wymagania ochrony środowiska, które nie powodują ograniczenia w dalszym używaniu pojazdu;
- 2) usterki poważne – usterki mogące zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego lub naruszać wymagania ochrony środowiska albo inne istotne nieprawidłowości, które dają podstawę do ograniczenia dalszego używania pojazdu oraz określenia warunków tego używania;
- 3) usterki niebezpieczne – usterki powodujące bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub naruszające wymagania ochrony środowiska, w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, które powodują niedopuszczenie do dalszego używania pojazdu.

7. W przypadku stwierdzenia podczas drogowej kontroli technicznej usterek zaliczanych do więcej niż jednej kategorii wynik badania pojazdu klasyfikuje się na podstawie najpoważniejszej kategorii usterki.

8. W przypadku stwierdzenia podczas drogowej kontroli technicznej kilku usterek w tych samych obszarach kontroli, o których mowa w ust. 2, wynik badania pojazdu może być zaklasyfikowany na podstawie poważniejszej kategorii usterek, jeżeli ich skumulowany wpływ skutkuje wzrostem zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego stwarzanego przez pojazd.

9. Drogowa kontrola stanu technicznego obejmuje również kontrolę zabezpieczenia ładunku. Metody kontroli zabezpieczenia ładunku oraz klasyfikację i kryteria oceny usterek stwierdzonych w jej trakcie są określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

10. Z przeprowadzonej drogowej kontroli stanu technicznego pojazdu, o którym mowa w ust. 3, kontrolujący sporządza protokół zawierający wykaz kontrolny. Protokół sporządza się w dwóch egzemplarzach. Pierwszy egzemplarz protokołu pozostaje w archiwum organu przeprowadzającego kontrolę, natomiast drugi egzemplarz kontrolujący niezwłocznie przekazuje kierowcy kontrolowanego pojazdu.

11. Wzór protokołu drogowej kontroli technicznej zawierającego wykaz kontrolny jest określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

§ 7. 1. Podczas wstępnej drogowej kontroli technicznej kontrolujący:

- 1) sprawdza wymaganą dokumentację dotyczącą dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, a w szczególności dowód poddania pojazdu wymaganemu badaniu okresowemu, oraz ostatni protokół kontroli drogowej, o którym mowa w § 6 ust. 10, jeżeli kierujący pojazdem posiada go przy sobie;
- 2) przeprowadza wzrokową ocenę stanu technicznego pojazdu;
- 3) może przeprowadzić wzrokową ocenę zabezpieczenia ładunku;
- 4) może przeprowadzić badanie techniczne za pomocą właściwych metod, w tym z użyciem przyrządu kontrolno-pomiarowego będącego w jego dyspozycji, służące ocenie konieczności poddania pojazdu szczegółowej kontroli technicznej lub zobowiązania do niezwłocznego usunięcia usterek;
- 5) w przypadku pojazdu, o którym mowa w § 6 ust. 3, jeżeli w trakcie poprzedniej drogowej kontroli technicznej ujawniono usterki, sprawdza, czy zostały one usunięte.

2. Na podstawie wyników wstępnej drogowej kontroli technicznej, kontrolujący decyduje, czy pojazd poddać szczegółowej drogowej kontroli technicznej. Szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza się w szczególności, w przypadku gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska.

3. Szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza się:

- 1) przy użyciu przenośnego lub zainstalowanego na pojeździe systemu przyrządów, niezbędnego do przeprowadzenia takiej kontroli, zwanego dalej „mobilną stacją kontroli drogowej”;
- 2) w miejscu wyposażonym w przyrządy pomiarowo-kontrolne do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, w tym przyrządy niezbędne do oceny stanu hamulców, układu kierowniczego, zawieszenia oraz uciążliwości, zwanym dalej „wyznaczonym punktem przeprowadzania kontroli drogowej”;
- 3) w stacji kontroli pojazdów.

4. W przypadku skierowania pojazdu do poddania go szczegółowej drogowej kontroli technicznej w stacji kontroli pojazdów lub w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, kontrola ta jest przeprowadzana w możliwie najkrótszym czasie i w najbliższej stacji kontroli pojazdów lub w najbliższym wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej.

5. Jeżeli mobilna stacja kontroli drogowej lub wyznaczony punkt przeprowadzania kontroli drogowej nie są wyposażone w odpowiednie przyrządy kontrolno-pomiarowe do sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w zakresie wskazanym we wstępnej drogowej kontroli technicznej, pojazd kieruje się do stacji kontroli pojazdów lub punktu przeprowadzania kontroli drogowej, w którym jest możliwe to sprawdzenie.

6. Zakres szczegółowej drogowej kontroli technicznej, która ma być przeprowadzona w stacji kontroli pojazdów lub w wyznaczonym punkcie przeprowadzania kontroli drogowej, określa się w części „10. Różne/uwagi” protokołu, o którym mowa w § 6 ust. 10.

§ 8. 1. Wstępną drogową kontrolę techniczną pojazdu może przeprowadzić każdy kontrolujący.

2. Szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza kontrolujący, który spełnia wymagania w zakresie wykształcenia, praktyki i szkolenia dla diagnostów określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, oraz co dwa lata uczestniczy w warsztatach doskonalenia zawodowego.

§ 9. Policjant może kierować kontrolowanym pojazdem w zakresie posiadanego uprawnienia do kierowania pojazdami, jeżeli jest to niezbędne dla:

- 1) dokonania sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, a w szczególności skuteczności działania hamulców, albo sprawdzenia masy lub nacisku osi pojazdu;
- 2) sprowadzenia pojazdu w miejsce, w którym nie utrudnia on ruchu ani nie zagraża jego bezpieczeństwu, jeżeli pojazd został zatrzymany do kontroli w okolicznościach, o których mowa w § 3 ust. 3.

§ 10. Sprawdzenie zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, obowiązkowe przerwy i czas odpoczynku, z zastrzeżeniem § 10, policjant potwierdza odciskiem pieczęci na odwrocie kontrolowanej, bieżącej wykresówki oraz odnotowaniem na niej godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli oraz dodatkowo daty i miejsca kontroli. Wzór pieczęci określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 11. 1. Zapisy zawarte w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy policjant sprawdza poprzez włożenie karty kontrolnej do tachografu cyfrowego, a następnie wyświetlenie i przeglądanie zapisów, ich wydruk lub pobranie przy użyciu nośnika informatycznego.

2. Potwierdzeniem sprawdzenia, o którym mowa w ust. 1, jest:

- 1) dla kontrolowanego – automatyczny zapis w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy informacji o:
 - a) numerze karty kontrolnej i znaku wyróżniającym Rzeczpospolitą Polską jako państwo, w którym tę kartę wydano,
 - b) dacie i godzinie dokonanej kontroli,
 - c) przeglądaniu zapisów, ich wydruku lub pobraniu;
- 2) dla kontrolującego – automatyczny zapis na karcie kontrolnej informacji o:
 - a) numerze karty kierowcy i znaku wyróżniającym państwa, w którym kartę wydano,
 - b) dacie i godzinie dokonanej kontroli,
 - c) przeglądaniu zapisów, ich wydruku lub pobraniu,
 - d) kontrolowanym okresie,
 - e) numerze rejestracyjnym pojazdu i znaku wyróżniającym państwa, w którym pojazd zarejestrowano.

3. Jeżeli policjant nie posiada karty kontrolnej, zapisy zawarte w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy sprawdza się przez wyświetlenie i przeglądanie zapisów oraz ich wydruk.

4. Na egzemplarzu wydruku pozostawionym kontrolowanemu policjant potwierdza sprawdzenie zapisów zawartych w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy, o którym mowa w ust. 3, w sposób określony w § 9.

5. Jeżeli kontrolowany nie posiada karty kierowcy albo jest ona niezdatna do użytku z powodu uszkodzenia, policjant sprawdza zapisy zawarte w pamięci tachografu cyfrowego na podstawie wydruku. Kontrolowany jest obowiązany do naniesienia, na egzemplarzu wydruku pozostającym u kontrolującego, swojego imienia i nazwiska, numeru karty kierowcy lub numeru prawa jazdy oraz złożenia podpisu.

§ 12. Kontrola wskazania drogomierza polega na wzrokowym odczycie wskazania drogomierza wraz z jednostką miary.

§ 13. 1. Do inspektora Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzającego kontrolę ruchu drogowego przepisy § 2 ust. 1 i 4–8, § 3 ust. 1, 2, 3 pkt 2, ust. 4 i 5, § 4 ust. 1 pkt 2, ust. 2, 3, 4 pkt 2 i 3, ust. 5 i 6, § 5–9, § 11 oraz § 12 stosuje się odpowiednio.

2. Sprawdzenie zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, z zastrzeżeniem § 11, inspektor Inspekcji Transportu Drogowego potwierdza odciskiem pieczęci na odwrocie kontrolowanej, bieżącej wykresówki oraz

odnotowaniem na niej godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli oraz dodatkowo daty i miejsca kontroli. Wzór pieczęci określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

§ 14. 1. Kontrolę ruchu drogowego wykonuje umundurowany funkcjonariusz Straży Granicznej; przepisy § 2 ust. 1 i 4–8, § 3, § 4 ust. 1 pkt 1, ust. 2–5 i ust. 6 pkt 1–3 i 5, § 5 w zakresie zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienie do używania pojazdu, § 6–9, § 11 i § 12 oraz stosuje się odpowiednio.

2. Sprawdzenie zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju, z zastrzeżeniem § 10, funkcjonariusz Straży Granicznej potwierdza odciskiem pieczęci na odwrocie kontrolowanej, bieżącej wykresówki oraz odnotowaniem na niej godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli oraz dodatkowo daty i miejsca kontroli. Wzór pieczęci określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

3. Funkcjonariusz Straży Granicznej w przypadku konieczności zatrzymania dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem niezwłocznie powiadamia właściwą miejscowo jednostkę Policji.

§ 15. 1. Kontrolę ruchu drogowego wykonuje umundurowany funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej; przepisy § 2 ust. 1 i 4–8, § 3, § 4 ust. 1 pkt 1, ust. 2–5 i ust. 6 pkt 1–3 i 5, § 6–9, § 11 oraz § 12 stosuje się odpowiednio.

2. Sprawdzenie zapisów urządzenia rejestrującego samoczynnie prędkość jazdy, czas jazdy i czas postoju funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej potwierdza odciskiem pieczęci na odwrocie kontrolowanej, bieżącej wykresówki oraz odnotowaniem na niej godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli oraz dodatkowo daty i miejsca kontroli. Wzór pieczęci jest określony w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

3. W przypadku konieczności zatrzymania dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej niezwłocznie zawiadamia o tym właściwą jednostkę Policji.

§ 16. 1. Czynności kontrolne wykonuje umundurowany strażnik gminny (miejski), strażnik leśny, funkcjonariusz Straży Parku. Osoba działająca w imieniu zarządcy drogi wykonuje te czynności, jeżeli nosi ubiór zapewniający jej łatwą rozpoznawalność.

2. Strażnik leśny, funkcjonariusz Straży Parku oraz osoba działająca w imieniu zarządcy drogi zatrzymuje pojazdy, poruszając się wyłącznie pieszo oraz z zachowaniem warunków określonych w § 2 ust. 1 i 6, § 3 ust. 1 oraz § 4 ust. 3.

3. Strażnik gminny (miejski) zatrzymuje pojazdy, poruszając się pieszo lub oznakowanym pojazdem służbowym oraz z zachowaniem warunków określonych w § 2 ust. 1 i 6, § 3 ust. 1, 2, 4 i 5 oraz § 4 ust. 3 i 5.

4. Strażnik gminny (miejski), strażnik leśny, funkcjonariusz Straży Parku oraz osoba działająca w imieniu zarządcy drogi przed przystąpieniem do czynności kontrolnych podaje imię i nazwisko oraz przyczynę przeprowadzenia tych czynności, a na żądanie kontrolowanego uczestnika ruchu okazuje legitymację służbową i upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego. Przepis § 4 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

§ 17. 1. Strażnik gminny (miejski), strażnik leśny, funkcjonariusz Straży Parku oraz osoba działająca w imieniu zarządcy drogi otrzymuje upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego po ukończeniu szkolenia, którego program określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.

2. Szkolenie organizuje przełożony osoby, która ubiega się o uzyskanie upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego, w porozumieniu z komendantem wojewódzkim Policji.

3. Szkolenie osoby ubiegającej się o upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego może stanowić część składową szkolenia, któremu podlega ona na podstawie przepisów regulujących funkcjonowanie, odpowiednio, straży gminnych (miejskich), straży leśnych i Straży Parku.

4. Upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego wydaje komendant powiatowy (miejski) Policji na formularzu, którego wzór określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

5. Komendant powiatowy (miejski) Policji prowadzi ewidencję wydanych upoważnień do wykonywania kontroli ruchu drogowego.

6. Osoba posiadająca upoważnienie do wykonywania kontroli ruchu drogowego podlega okresowemu przeszkoleniu uzupełniającemu. Przeszkolenie to organizuje przełożony, o którym mowa w ust. 2, przed upływem 5 lat od ukończenia szkolenia lub poprzedniego przeszkolenia uzupełniającego. Program przeszkolenia uzupełniającego powinien uwzględniać zmiany wprowadzone w przepisach ruchu drogowego w zakresie objętym upoważnieniem do kontroli ruchu drogowego.

§ 18. 1. Uczestnik ruchu jest obowiązany stosować się do poleceń i sygnałów oraz wskazówek wydawanych przez kontrolującego.

2. W przypadku podania przez kontrolującego sygnału do zatrzymania pojazdu kierujący tym pojazdem jest obowiązany:

- 1) zatrzymać pojazd;
- 2) trzymać ręce na kierownicy i nie wysiadać z pojazdu, chyba że zażąda tego kontrolujący;
- 3) na polecenie kontrolującego:
 - a) wyłączyć silnik pojazdu,
 - b) włączyć światła awaryjne.

3. Kierujący pojazdem lub pasażer pojazdu mogą wysiadać z kontrolowanego pojazdu wyłącznie za zezwoleniem kontrolującego.

§ 19. 1. Szkolenia osób upoważnionych do kontroli przeprowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów uważa się za spełniające wymagania określone w rozporządzeniu.

2. Szkolenia rozpoczęte i niezakończone do dnia wejścia w życie rozporządzenia prowadzone są na podstawie dotychczasowych przepisów, pod warunkiem uzupełnienia programu szkoleń o zagadnienia określone w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

3. Upoważnienia do kontroli wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność przez okres nieprzekraczający 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 20. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

**MINISTER
SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI**

w porozumieniu:

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 841, z 2009 r. poz. 153, 1518 i 1836, z 2012 r. poz. 247, z 2013 r. poz. 730, z 2015 r. poz. 2357, z 2016 r. poz. 834, z 2017 r. poz. 436 i 2076 oraz z 2018 r. poz. 948), które traci moc na podstawie art. 3 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. ...), z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

SPOSÓB IDENTYFIKOWANIA POJAZDU, ZAKRES I METODY BADANIA JEGO STANU TECHNICZNEGO ORAZ KRYTERIA OCENY USTEREK STWIERDZONYCH PODCZAS TEGO BADANIA

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu pojazdu za niezadowolający	Kategoria usterki	
			drobna	ważna niebezpieczna
0. IDENTYFIKACJA POJAZDU				
0.1. Tablice rejestracyjne (jeżeli są wymagane)	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) brak tablicy/tablic lub jej/ich mocowanie grozi odpadnięciem		X
		b) brak elementów numeru rejestracyjnego lub tablica nieczytelna		X
		c) numer rejestracyjny niezgodny z dokumentami lub danymi pojazdu		X
		d) brak nalepki kontrolnej - o ile jest wymagana		X
		e) niezgodność numeru rejestracyjnego na nalepce kontrolnej z numerem rejestracyjnym na tablicach rejestracyjnych		X
		f) nalepka kontrolna nieczytelna	X	
0.2. Numer VIN/numer nadwozia/ podwozia/ ramy	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) brak numeru VIN lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) lub nie można go odszukać		X
		b) numer niekompletny, nieczytelny, wyraźnie sfałszowany lub nie zgadza się z dokumentami pojazdu		X
		c) nieczytelne dokumenty pojazdu lub	X	

dane nie odpowiadają stanowi faktycznemu

1. UKŁAD HAMULCOWY

1.1. Stan techniczny i działanie

1.1.1. Sworzeń pedału/dźwigni ręcznej hamulca roboczego	kontrola organoleptyczna ^{*)} elementów podczas pracy układu hamulcowego uwaga: pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku	a) zbyt ciasne pasowanie sworznia	X		
		b) nadmierne zużycie lub zbyt duży luz sworznia	X		
1.1.2. Stan pedału hamulcowego/ dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	kontrola organoleptyczna ^{*)} elementów podczas pracy układu hamulcowego uwaga: pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku	a) nadmierny lub zbyt mały skok jałowy nie można uruchomić hamulca lub jest on zablokowany	X		X
		b) pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo jeżeli wpływa na działanie c) brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta	X	X	
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	kontrola organoleptyczna ^{*)} elementów pod normalnym ciśnieniem roboczym; należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie wskaźnika ostrzegawczego, zabezpieczającego zaworu wieloobwodowego i zaworu spustowego	a) niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej czterokrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za niską wartość ciśnienia) co najmniej dwukrotne uruchomienie hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego lub gdy wskaźnik wskazuje za małą wartość	X		X
		b) czas do uzyskania bezpiecznego	X		

		ciśnienia lub podciśnienia roboczego niezgodny z wymaganiami/nadmierny czas wzrostu ciśnienia do wartości umożliwiającej skuteczne działanie hamulców		
		c) wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór spustowy nie działa	X	
		d) wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza	X	
		e) uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego awaryjny układ hamulcowy nie działa prawidłowo	X	X
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia	kontrola działania	nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika brak sygnalizacji ostrzegawczego wskaźnika identyfikacji niskiego ciśnienia	X	X
		a) urządzenie sterujące pęknięte, uszkodzone lub nadmiernie zużyte	X	
1.1.5. Zawór sterujący hamulca postojowego	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	b) niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu	X	
		c) luźne połączenia lub nieszczelność układu	X	
		d) niepoprawne działanie	X	
1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) mechanizm zapadkowy nie blokuje	X	
		b) zużycie sworzni dźwigni lub mechanizmu zapadkowego		X

postojowego, elektroniczny hamulec postojowy		nadmierne zużycie		X	
		c) nadmierny skok dźwigni wskazujący na niewłaściwą regulację		X	
		d) brak urządzenia uruchamiającego, urządzenie uszkodzone lub nie działa		X	
		e) nieprawidłowe działanie, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię		X	
		a) zawór uszkodzony lub nadmierny wypływ powietrza		X	
1.1.7. Zawory hamulcowe (zawory główne, regulatory ciśnienia, zawory regulacyjne)	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	jeżeli wpływa na funkcjonalność			X
		b) nadmierny ubytek oleju ze sprężarki	X		
		c) niepewne lub niewłaściwe mocowanie zaworu		X	
		d) ubytek lub wyciek płynu hamulcowego		X	
		jeżeli wpływa na funkcjonalność			X
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	należy rozłączyć i ponownie połączyć wszystkie połączenia układu hamulcowego pomiędzy pojazdem ciągnącym a przyczepą	a) uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłazcze	X		
		jeżeli wpływa na funkcjonalność		X	
		b) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie osłony lub zaworu	X		
		jeżeli wpływa na funkcjonalność		X	
		c) nieszczelność		X	
		jeżeli wpływa na funkcjonalność			X
		d) nieprawidłowe działanie		X	
		wpływ na działanie hamulca			X
1.1.9. Zbiornik sprężonego	kontrola organoleptyczna*)	a) zbiornik nieznacznie uszkodzony lub	X		

powietrza

1.1.10. Urządzenia
wspomagające układ
hamulcowy, pompa hamulcowa
(układy hydrauliczne)

kontrola organoleptyczna *)
elementów podczas pracy układu
hamulcowego

skorodowany			
zbiornik znacznie uszkodzony, skorodowany lub nieszczelny		X	
b) urządzenie osuszające nie działa		X	
c) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie zbiornika		X	
a) urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub działa nieskutecznie		X	
urządzenie wspomagające nie działa			X
b) pompa hamulcowa uszkodzona, ale hamulec wciąż działa		X	
pompa hamulcowa uszkodzona lub nieszczelna			X
c) niepewne mocowanie pompy hamulcowej, ale hamulec wciąż działa		X	
niepewne mocowanie pompy hamulcowej			X
d) poziom płynu hamulcowego poniżej znaku minimum	X		
poziom płynu hamulcowego znacznie poniżej znaku minimum		X	
brak płynu hamulcowego w zbiorniku pompy hamulcowej			X
e) brak zamknięcia (pokrywki) zbiornika płynu hamulcowego	X		
f) wskaźnik ostrzegawczy płynu hamulcowego świeci się lub jest uszkodzony	X		
g) nieprawidłowe działanie wskaźnika	X		

		ostrzegawczego poziomu płynu hamulcowego		
		a) stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem		X
		b) nieszczelność przewodów lub połączeń w pneumatycznym układzie hamulcowym	X	
1.1.11. Sztywne przewody hamulcowe	kontrola organoleptyczna ^{*)} elementów podczas pracy układu hamulcowego	nieszczelność przewodów lub połączeń w hydraulicznym układzie hamulcowym		X
		c) przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane	X	
		wpływ na działanie hamulców ze względu na blokowanie lub bezpośrednio ryzyko wycieku		X
		d) przewody przemieszczone	X	
		ryzyko uszkodzenia		X
		a) stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem		X
		b) przewody są poskręcane lub zbyt krótkie	X	
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	kontrola organoleptyczna ^{*)} elementów podczas pracy układu hamulcowego	przewody są uszkodzone lub przecierają się	X	
		c) przewody lub połączenia w pneumatycznym układzie hamulcowym są nieszczelne	X	
		przewody lub połączenia w hydraulicznym układzie hamulcowym są nieszczelne		X
		d) przewody pęcznieją pod ciśnieniem	X	

		osłabione zbrojenie		X
		e) przewody porowate	X	
		a) nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia)	X	
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	kontrola organoleptyczna *)	nadmierne zużycie klocków lub okładzin (niewidoczny znak granicznego zużycia)		X
		b) zanieczyszczenia okładzin lub klocków (np. olejem lub smarem)	X	
		jeżeli wpływają na działanie hamulca		X
		c) brak lub nieprawidłowe zamontowanie okładziny lub klocka		X
		a) zużycie bębna lub tarczy	X	
		nadmierne zużycie bębna lub tarczy; rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie		X
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	kontrola organoleptyczna *)	b) zanieczyszczenia bębna lub tarczy (np. olejem lub smarem) poważnie wpływające na działanie hamulca	X	X
		c) brak bębna lub tarczy		X
		d) niepewne mocowanie tylnej tarczy hamulca	X	
		a) linka uszkodzona lub splątana	X	
		wpływ na działanie hamulca		X
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	kontrola organoleptyczna *)	b) nadmierne zużycie lub korozja elementu	X	
		wpływ na działanie hamulca		X
		c) niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia	X	

		d) uszkodzenie prowadnicy linki	X	
		e) ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego	X	
		f) nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie	X	
		a) pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego	X	
		wpływ na działanie hamulca		X
		b) nieszczelność urządzenia uruchamiającego	X	
		wpływ na działanie hamulca		X
		c) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego	X	X
		wpływ na działanie hamulca		X
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości	d) nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego grozi pęknięciem	X	
		e) zbyt mały lub zbyt duży skok tłoka lub mechanizmu przeponowego	X	
		wpływ na działanie hamulca (brak skoku jałowego)		X
		f) uszkodzenie osłony chroniącej przed brudem	X	
		brak osłony lub nadmierne jej uszkodzenie	X	
1.1.17. Korektor siły hamowania	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości	a) uszkodzone połączenie	X	
		b) nieprawidłowe ustawienie połączenia	X	
		c) zawór zatarty lub nie działa (działa	X	

		ABS)		
		zawór zatarty lub nie działa		X
		d) brak korektora, jeżeli jest wymagany		X
		e) brak tabliczki informacyjnej lub dane na tabliczce są nieczytelne	X	
1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) korektor uszkodzony, zatarty lub wykazujący nietypowy ruch, nadmierne zużycie lub nieprawidłowe ustawienie	X	
		b) nieprawidłowa praca korektora	X	
		c) nieprawidłowy montaż lub wymiana	X	
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) niepewne połączenia lub mocowanie	X	
		negatywny wpływ na działanie	X	
		b) brak układu lub wyraźnie nieprawidłowe działanie	X	
1.1.20. Automatyczne uruchamianie się hamulców przyczepy	należy rozłączyć połączenie hamulcowe między pojazdem ciągnącym a przyczepą	hamulec przyczepy nie załącza się automatycznie po rozłączeniu połączenia hamulcowego		X
		a) inne urządzenia układu hamulcowego (np. pompa płynu zapobiegającego zamarzaniu, osuszacz powietrza itp.) wykazują uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierną korozję w stopniu wykazującym negatywny wpływ na działanie układu hamulcowego	X	
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy	kontrola organoleptyczna ^{*)}	wpływ na działanie hamulca		X
		b) wypływ powietrza lub wyciek płynu zapobiegającego zamarzaniu	X	
		wpływ na działanie układu	X	
		c) niepewne lub nieprawidłowe	X	

		<p>mocowanie dowolnego elementu</p> <p>d) niebezpieczna przeróbka**) dowolnego elementu układu hamulcowego</p> <p>wpływ na działanie hamulca</p>	X	
1.1.22. Połączenia kontrolne (o ile są wymagane lub zamontowane)	kontrola organoleptyczna*)	brak połączenia	X	
1.1.23. Hamulec najazdowy	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	skuteczność mniejsza niż wartości minimalne określone 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, z późn. zm.), zwanym dalej "rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia"	X	
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego				
1.2.1. Sprawność (P)	w trakcie badania na urządzeniu do kontroli działania stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej	<p>a) zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole</p> <p>brak siły hamowania co najmniej na jednym kole</p> <p>b) siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi lub nadmierne odchylenie toru jazdy w trakcie próby drogowej</p> <p>siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50% największej zmierzonej</p>	X	X
			X	X

		siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych		
		c) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie)	X	
		d) nadmierne opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole	X	
		e) nadmierne wahania siły hamowania w czasie każdego pełnego obrotu koła	X	
		skuteczność mniejsza niż wartości minimalne określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
1.2.2. Skuteczność (P)	badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców przy zadanej masie pojazdu lub, jeżeli jest to niemożliwe z przyczyn technicznych, badanie należy wykonać na drodze z użyciem opóźniomierza ⁽¹⁾	skuteczność mniejsza niż 50% wartości minimalnych określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)				
		a) zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole	X	
1.3.1. Sprawność (P)	jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.1	brak siły hamowania na co najmniej jednym kole		X
		b) siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi; w przypadku badania na drodze pojazd nadmiernie zjeżdża z linii prostej	X	
		siła hamowania na danym kole wynosi		X

		mniej niż 50% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych		
		c) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie)	X	
1.3.2. Skuteczność (P)	jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.2	skuteczność mniejsza niż wartości minimalne zawarte w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
		osiągnięte mniej niż 50% wartości siły hamowania określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego				
1.4.1. Sprawność (P)	uruchomić hamulec podczas badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców	hamulec nie działa co najmniej na jednym kole lub, w przypadku badań na drodze, pojazd zjeżdża nadmiernie z linii prostej	X	X
		podczas badania osiągnięto mniej niż 50% wartości sił hamowania, o których mowa w pkt 1.4.2, w odniesieniu do masy pojazdu		
1.4.2. Skuteczność (P)	badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców; jeżeli jest to niemożliwe, wówczas przeprowadzić badanie drogowe z użyciem opóźniomierza z funkcją zapisu lub ze wskazaniem	osiągnięty wskaźnik skuteczności wynosi mniej niż określony w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
		podczas badania osiągnięto mniej niż 50% powyższych wartości sił		X

		hamowania w odniesieniu do masy pojazdu		
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	kontrola organoleptyczna ^{*)} oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa	a) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca silnikowego)	X	
		b) układ nie działa	X	
		a) kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa	X	
		b) kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu	X	
1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)	kontrola organoleptyczna ^{*)} oraz sprawdzenie kontrolki samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu	c) brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół	X	
		d) uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej	X	
		e) brak lub uszkodzenie innych elementów (np. czujnika, sterownika, modulatora)	X	
		f) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X	
		a) kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa	X	
		b) kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu	X	
1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	kontrola organoleptyczna ^{*)} oraz sprawdzenie kontrolki samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu	c) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X	
		d) nieodpowiednie złącze między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub brak złącza		X

1.8. Płyn hamulcowy	kontrola organoleptyczna*)	płyn hamulcowy zanieczyszczony lub z osadami bezpośrednio ryzyko awarii	X	X
2. UKŁAD KIEROWNICZY				
2.1. Stan techniczny				
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	kontrola organoleptyczna*) działania przekładni kierowniczej przy skręcaniu kierownicy	a) skręcony wał kierowniczy lub zużycie wielowypustu wpływ na działanie	X	X
		b) nadmierne zużycie wielowypustu wału kierowniczego wpływ na działanie	X	X
		c) zbyt duży luz na wielowypuście wału kierowniczego wpływ na działanie	X	X
		d) wyciek tworzenie się kropel	X	X
2.1.2. Mocowanie obudowy przekładni kierowniczej	kontrola organoleptyczna*) mocowania obudowy przekładni do podwozia przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo	a) nieprawidłowe mocowanie obudowy przekładni kierowniczej mocowania niebezpiecznie obluzowane lub widoczny względny ruch w stosunku do podwozia lub nadwozia	X	X
		b) deformacja otworów do mocowania w podwoziu znaczący wpływ na skuteczność mocowań	X	X
		c) brak śrub mocujących lub śruby ułamane znaczący wpływ na skuteczność mocowań	X	X
		d) pęknięcie obudowy przekładni	X	

		kierowniczej			
		wpływ na stabilność lub mocowanie obudowy			X
		a) ruch elementów względem siebie wymagający naprawy	X		
		nadmierny ruch elementów lub prawdopodobieństwo rozłączenia			X
		b) nadmierne zużycie przegubów bardzo poważne ryzyko rozłączenia	X		X
	kontrola organoleptyczna ^{*)}	c) pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu	X		
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo	wpływ na działanie			X
		d) brak elementów ograniczających skręt	X		
		e) nieprawidłowe ustawienie elementów (np. drążka poprzecznego lub drążka wzdłużnego)	X		
		f) niebezpieczna przeróbka ^{**)}	X		
		wpływ na działanie			X
		g) uszkodzenie lub zużycie osłony gumowej			
		brak lub znaczące zużycie obudowy gumowej	X	X	
	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) ruchome części układu kierowniczego kolidują ze stałymi elementami/podwozia	X		
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo z kołami pojazdu na podłożu i przy włączonym silniku	b) brak ograniczników skrętu lub ograniczniki nie działają		X	

	(wspomaganie układu kierowniczego)			
		a) wyciek płynu	X	
		b) zbyt niski poziom płynu (poniżej znaku minimum)	X	
		niedostateczna pojemność zbiornika		X
		c) mechanizm wspomagania nie działa	X	
		wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X
	sprawdzić ewentualne wycieki z układu kierowniczego i poziom płynu w zbiorniku hydraulicznego	d) pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu	X	
	układu wspomagania (jeżeli poziom jest widoczny); postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa	wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X
2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego		e) nieprawidłowe ustawienie lub zanieczyszczenie elementów	X	
		wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X
		f) niebezpieczna przeróbka ^{**)}	X	
		wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X
		g) uszkodzenie lub nadmierna korozja linek/przewodów	X	
		wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X
2.2. Kierownica i kolumna kierownicy				
2.2.1. Stan kierownicy	ustawić pojazd na podłożu, naprzemiennie pchać i ciągnąć kierownicę wzdłuż osi kolumny,	a) ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na luz	X	
		bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X

	ciągnąć i pchać koło kierownicy w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicy w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny kontrola organoleptyczna ^{*)} luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych	b) brak urządzenia ustalającego na piaście koła kierownicy bardzo poważne ryzyko rozłączenia c) pęknięcie lub luz na piaście koła kierownicy, obręczy lub na ramionach kierownicy bardzo poważne ryzyko rozłączenia d) niebezpieczna przeróbka ^{**)}	X		X
2.2.2. Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicy	naprzemiennie ciągnąć i pchać koło kierownicy w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicy w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny kontrola organoleptyczna ^{*)} luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych	a) nadmierny ruch piasty koła kierownicy w górę lub w dół b) nadmierny luz promieniowy kolumny kierownicy c) zużyty przegub elastyczny d) uszkodzone mocowanie bardzo poważne ryzyko rozłączenia e) niebezpieczna przeróbka ^{**)}	X	X	X
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	włączyć silnik w pojeździe ze wspomaganiem układu kierowniczego i ustawić koła dojazdu na wprost; delikatnie skręcać kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych kontrola organoleptyczna ^{*)} luzu	zbyt duży ruch jałowy kierownicy (np. dany punkt na obręczy koła przesuwa się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy) wpływ na bezpieczne kierowanie	X		X
2.4. Ustawienie kół	kontrola organoleptyczna ^{*)}	wyraźnie nieprawidłowe ustawienie wpływ na jazdę na wprost, pogorszenie stabilności kierunku jazdy	X		X
2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy	kontrola organoleptyczna ^{*)} lub sprawdzenie za pomocą	a) element uszkodzony w niewielkim stopniu	X		X

	odpowiednio przystosowanego urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami	<p>poważne uszkodzenie lub pęknięcie elementu</p> <p>b) zbyt duży luz</p> <p>wpływ na jazdę na wprost, pogorszenie stabilności kierunku jazdy</p> <p>c) uszkodzone mocowanie</p> <p>poważny wpływ na skuteczność mocowania</p>	X	
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie zgodności między skrętem koła kierownicy a skrętem kół przy włączaniu i wyłączeniu silnika lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu	a) wskaźnik awarii układu EPS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie	X	
		b) wspomaganie nie działa	X	
		c) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X	
3. WIDOCZNOŚĆ				
3.1. Pole widzenia	kontrola organoleptyczna ^{*)} z siedzenia kierowcy	przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej)	X	
		ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lusterka zewnętrzne		X
3.2. Stan szyb	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) pęknięcia lub przebarwienia szyby szklanej lub z tworzywa (o ile jest dozwolona), poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej	X	

3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o funkcji urządzenia widzenia pośredniego kontrola organoleptyczna^{*)}

ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lusterka zewnętrzne	X		
b) szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odblaskową lub barwioną) niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej)	X		
ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lusterka	X		
c) niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub z tworzywa	X		
znaczące ograniczenie widoczności w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej			X
a) brak lusterka lub urządzenia, lub mocowanie niezgodne z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (co najmniej dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem) mniej niż dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem	X	X	

		b) lusterko lub urządzenie pośredniego widzenia nieznacznie uszkodzone lub obłuzowane	X	X
		lusterko lub urządzenie nie działa, jest bardzo uszkodzone, obłuzowane lub niepewnie zamocowane		
		c) brak zapewnienia wymaganej widoczności		X
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) wycieraczki nie działają lub ich brak		X
		b) uszkodzenie pióra wycieraczki	X	
		brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie		X
3.5. Spryskiwacze przedniej szyby	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak płynu do spryskiwaczy, ale pompa działa lub złe ustawienie strumienia spryskującego)	X	
		spryskiwacze nie działają		X
3.6. Instalacja odmgławiająca	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania.	układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony	X	
4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBLASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE				
4.1. Światła drogowe i mijania				
4.1.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) brak światła, źródła światła, lub jego uszkodzenie (złożone światło/źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3)	X	
		pojedyncze światła/źródła światła; w przypadku LED poważnie pogorszona widoczność		X
		b) niewielkie uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i soczewka)	X	

		poważne uszkodzenie układu projektorowego lub jego brak (odbłyśnik i soczewka)		X
		c) niepewne mocowanie światła		X
4.1.2. Ustawienie	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) rażąco złe ustawienie świateł drogowych i mijania		X
		b) nieprawidłowe mocowanie źródła światła		X
4.1.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia - dotyczy liczby świateł włączanych jednocześnie	X	
		przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej światłości świateł świecących do przodu		X
		b) nieprawidłowe działanie przełącznika		X
4.1.4. Zgodność z wymaganiami o warunkach technicznych	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) brak zgodności z wymaganiami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia, określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X
		b) elementy na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają światłość światła lub zmieniają jego barwę		X
		c) brak zgodności źródła światła z		X

		zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym		
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość	a) urządzenie nie działa		X
		b) obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia kierowcy		X
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość	urządzenie nie działa	X	
		w przypadku świateł wyładowczych		X
4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej				
4.2.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła		X
		b) uszkodzenie klosza		X
		c) niepewne mocowanie światła	X	
		bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X
4.2.2. Przełączniki	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X
		tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie		X
		b) nieprawidłowe działanie przełącznika		X
4.2.3. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) brak zgodności z wymaganiami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia, określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków	X	X

		technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia			
		czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła			
		b) elementy na kloszu lub źródle światła, które zmniejszają światłość światła lub zmieniają jego barwę	X		
		czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła		X	
4.3. Światła hamowania "stop"					
		a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3)	X		
		pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3		X	
4.3.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	żadne źródło światła nie działa			X
		b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło)	X		
		poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)		X	
		c) niepewne mocowanie światła	X		
		bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X	
4.3.2. Przełączniki	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w § 13 oraz w załączniku nr 6 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		

		opóźnione działanie przełącznika	X	
		przełącznik nie działa w ogóle		X
		b) nieprawidłowe działanie przełącznika	X	
4.3.3. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia - pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, jasności lub oznaczenia	X	
		białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła	X	
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne				
		a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3)	X	
		pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3		X
4.4.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło)	X	
		poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)		X
		c) niepewne mocowanie światła	X	
		bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X
4.4.2. Przełączniki	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków	X	

		technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	
		przełącznik nie działa w ogóle	X
4.4.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia - pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia	X
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	częstotliwość błysków mniejsza niż 45 cykli na minutę lub większa niż 150 cykli na minutę	X
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmglowe			
		a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3)	X
		pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3	X
4.5.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło)	X
		poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)	X
		c) niepewne mocowanie światła	X
		bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepienia kierujących pojazdami nadjeżdżającymi z przeciwna	X
4.5.2. Ustawienie	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	niewłaściwe ustawienie granicy światła i cienia przedniego światła	X

		przeciwmgłowego w płaszczyźnie poziomej (granica zbyt nisko)		
		granica światła i cienia powyżej granicy dla świateł mijania		X
4.5.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
		przełącznik nie działa		X
4.5.4. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia - pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia		X
		układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
4.6. Światła cofania				
4.6.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) uszkodzenie źródła światła	X	
		b) uszkodzenie klosza	X	
		c) niepewne mocowanie światła	X	
		bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X
4.6.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych		X

pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia - pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia		
		układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X
4.6.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
		światło cofania można włączyć, kiedy jest włączony inny bieg niż wsteczny		X
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną				
4.7.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) źródło światła emituje światło białe bezpośrednio do tyłu	X	
		b) uszkodzenie źródła światła (złożone źródło światła)	X	
		uszkodzenie źródła światła (pojedyncze źródło światła)		X
		c) niepewne mocowanie światła	X	
4.7.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	bardzo poważne ryzyko odpadnięcia układ działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	X

4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe

4.8.1. Stan	kontrola organoleptyczna*)	a) nieprawidłowe funkcjonowanie lub uszkodzenie urządzeń odblaskowych wpływ na funkcję odblaskową	X	X
		b) niepewne mocowanie odblasków ryzyko odpadnięcia	X	X
4.8.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*)	urządzenie, jego położenie lub barwa odbijanego światła niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
		brak urządzenia lub odbijanie czerwonego światła do przodu i białego do tyłu		X
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia				
4.9.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	wskaźniki nie działają	X	
		nie działają wskaźniki włączenia świateł drogowych lub tylnego światła przeciwmgłowego		X
4.9.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	kontrola organoleptyczna*); w miarę możliwości należy sprawdzić ciągłość elektryczną instalacji	a) niepewne mocowanie elementów nieruchomych	X	
		luźna wtyczka w gnieździe elektrycznym		X
		b) uszkodzenie lub zużycie izolacji	X	
		możliwość spowodowania zwarcia		X

		c) nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego	X		
		światła hamowania "stop" przyczepy nie działają			X
		a) niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów	X		
		obluzowane mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami,		X	
		prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń			X
		ryzyko dotykania przez przewody gorących części, elementów obracających się lub podłoża; rozłączone złącza (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego)			
4.11. Złącza i przewody elektryczne	kontrola organoleptyczna ^{*)} pojazdu, obejmująca w niektórych przypadkach także komorę silnikową	b) niewielkie zużycie instalacji	X		
		znaczny stopień zużycia instalacji		X	
		skrajne zużycie instalacji, w zakresie dotyczącym układu hamulcowego i kierowniczego			X
		c) uszkodzona lub zużyta izolacja			
		ryzyko zwarcia	X		
		bezpośrednie zagrożenie pożarem lub iskrzeniem		X	X
4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków	X		

		technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		
		wysyłanie/odbijanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu		X
		b) światło działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
		liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną światłość światła; emitowanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu		X
		c) niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego	X	
		bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X
		a) niepewne mocowanie	X	
		niewłaściwe mocowanie, możliwość spowodowania zwarcia		X
		b) wyciek	X	
4.13. Akumulator (-y)	kontrola organoleptyczna ^{*)}	wyciek substancji niebezpiecznych		X
		c) uszkodzony wyłącznik akumulatora (jeżeli jest wymagany)		X
		d) uszkodzone bezpieczniki (jeżeli są wymagane)		X
		e) niewłaściwa wentylacja (jeżeli jest wymagana)		X

5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE

5.1. Osie

		a) pęknięcie lub odkształcenie osi		X
		b) niepewne mocowanie do pojazdu	X	
5.1.1. Osie (+P)	kontrola organoleptyczna ^{*)} przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu	pogorszona stabilność toru jazdy, negatywny wpływ na działanie: nadmierny ruch względem mocowań		X
		c) niebezpieczna przeróbka ^{**)}	X	
		wpływ na stabilność toru jazdy, nieprawidłowe działanie, zbyt mała odległość od innych części pojazdu lub od podłoża		X
		a) pęknięcie zwrotnicy		X
		b) nadmierne zużycie sworznia zwrotnicy lub łożysk sworznia	X	
5.1.2. Zwrotnice (+P)	kontrola organoleptyczna ^{*)} przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu do każdego koła przyłożyć siłę w kierunku pionowym lub poziomym i obserwować ruch między belką osi a zwrotnicą	prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy		X
		c) zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi	X	
		prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy		X
		d) luz sworznia zwrotnicy w osi	X	
		prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy		X
5.1.3. Łożyska kół (+P)	kontrola organoleptyczna ^{*)} przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i	a) zbyt duży luz na łożysku koła	X	
		pogorszenie stabilności toru jazdy; niebezpieczeństwo zniszczenia		X
		b) łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone	X	
		niebezpieczeństwo przegrzania;		X

	obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy	niebezpieczeństwo zniszczenia		
5.2. Koła i opony				
		a) brakujące lub obłuzowane śruby lub nakrętki mocujące koła	X	
5.2.1. Piasta koła	kontrola organoleptyczna ^{*)}	brak elementów mocujących koła lub obłuzowanie ich w takim stopniu, że ma bardzo poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego		X
		b) zużycie lub uszkodzenie piasty	X	
		zużycie lub uszkodzenie mające wpływ na bezpieczne mocowanie kół		X
		a) pęknięcie lub wada spawalnicza		X
		b) niewłaściwe zamocowanie pierścieni ustalających	X	
		prawdopodobieństwo wypadnięcia		X
		c) znaczące odkształcenie lub zużycie koła	X	
5.2.2. Koła	kontrola organoleptyczna ^{*)} obu stron każdego koła pojazdu na kanale diagnostycznym lub podnośniku	wpływ na bezpieczne mocowanie do piasty; wpływ na bezpieczne mocowanie opony		X
		d) rozmiar, komplectacja, kompatybilność lub typ koła niezgodny ze świadectwem homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu lub wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia - w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy	X	

5.2.3. Opony	kontrola organoleptyczna*) całej opony przez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu	a) rozmiar opony, indeks nośności, znak homologacji lub indeks prędkości niezgodne z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, jeżeli ma to wpływ na bezpieczeństwo jazdy	X	
		niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania; opona dotyka nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczeństwo jazdy		X
		b) różne rozmiary opon na tej samej osi lub kołach bliźniaczych	X	
		c) opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi	X	
		d) znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony	X	
		widoczny lub uszkodzony kord opony		X
		e) widoczny wskaźnik granicznego zużycia bieżnika opony	X	
		głębokość rzeźby bieżnika opony niezgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X
		f) opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu (elastyczne fartuchy przeciwbłotne)	X	
		opona obciera o inne elementy nadwozia		X

		pojazdu, bez wpływu na bezpieczną jazdę		
		g) opony bieżnikowane niezgodne z wymaganiami określonymi w przepisach rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
		bieżnikowanie wpływa na warstwę ochronną kordu		X
5.3. Zawieszenie				
		a) niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi		
		widoczne względne przemieszczanie się; mocowania bardzo poważnie obłuzowane	X	X
		b) uszkodzenie lub pęknięcie części resoru	X	
5.3.1. Resory i stabilizatory (+P)	kontrola organoleptyczna ^{*)} przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu	bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resoru lub piór dodatkowych		X
		c) brak resoru	X	
		bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resoru lub piór dodatkowych		X
		d) niebezpieczna przeróbka ^{**)}	X	
		niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ resorujący nie działa		X
5.3.2. Amortyzatory	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi;	X	

		obluzowany amortyzator	X	
		b) amortyzator uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie	X	
		c) brak amortyzatora	X	
		a) niepewne mocowanie części do podwozia lub osi	X	
		prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy		X
5.3.3. Drażki skrętne, drażki reakcyjne, wahacze (+P)	kontrola organoleptyczna *) przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu	b) uszkodzenie, pęknięcie lub nadmierna korozja elementu	X	
		wpływ na stabilność elementu lub jego pęknięcie		X
		c) niebezpieczna przeróbka**)	X	
		niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ nie działa		X
5.3.4. Sworznie wahaczy (+P)	kontrola organoleptyczna *) przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu	a) nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia, lub sworzni wahaczy	X	
		prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy		X
		b) poważne zużycie osłony gumowej	X	
		brak lub pęknięcie osłony gumowej	X	
		a) układ nie działa		X
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	kontrola organoleptyczna *)	b) uszkodzenie, przeróbka lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć niekorzystny wpływ na działanie układu	X	
		poważny wpływ na działanie układu		X
		c) słyszalny wypływ powietrza z układu	X	

		d) niebezpieczna przeróbka**)	X	
6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA				
6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane				
		a) niewielkie pęknięcie lub odkształcenie podłużnie lub poprzeczek	X	
		poważne pęknięcie lub odkształcenie podłużnie lub poprzeczek		X
6.1.1. Stan	kontrola organoleptyczna *)	b) niepewne mocowanie płyt wzmacniających lub połączeń	X	
		obluzowana większość mocowań; niewystarczająca wytrzymałość części		X
		c) nadmierna korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji	X	
		niewystarczająca wytrzymałość części		X
6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki	kontrola organoleptyczna *) pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku	a) nieszczelność lub niepewne mocowanie układu wydechowego	X	
		b) spaliny przedostają się do wnętrza kabiny lub do przedziału dla pasażerów	X	
		zagrożenie dla zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X
6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiorniki i przewody paliwowe do celów grzewczych)	kontrola organoleptyczna *); w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG należy zastosować elektroniczny detektor gazu	a) niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych, stwarzające szczególne zagrożenie pożarowe		X
		b) wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieszczelny	X	
		ryzyko pożaru; nadmierny wyciek materiałów niebezpiecznych		X

		c) przetarcie przewodów	X	
		uszkodzenie przewodów		X
		d) nieprawidłowe działanie zaworu odcinającego paliwa (jeżeli jest wymagany)		X
		e) zagrożenie pożarowe z powodu: - wycieku paliwa - niewłaściwego oddzielenia zbiornika paliwa lub układu wydechowego - stanu komory silnikowej		X
		f) układ zasilania gazem LPG/CNG/LNG niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, napęd wodorowy niezgodny z wymaganiami; część systemu działa nieprawidłowo		X
		a) obłuzowane lub uszkodzone elementy grożące uszkodzeniem ciała w przypadku zahaczenia lub uderzenia części grożą odpadnięciem; znaczne pogorszenie spełnianej funkcji		X
6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd	kontrola organoleptyczna ^{*)}	b) urządzenie niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego (jeżeli pojazd jest w nie wyposażony)	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) uchwyt koła w złym stanie	X	
		b) pęknięte lub niepewne mocowanie uchwytu		X

		c) koło zapasowe nie trzyma się w uchwycie	X	X
		wysokie ryzyko odpadnięcia		
		a) uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu, (jeżeli nie jest używany)	X	
		uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu, (jeżeli jest używany)		X
		b) nadmierne zużycie elementu	X	
		zużycie elementu poniżej granicznego		X
		c) uszkodzone mocowanie	X	
		obluzowane mocowanie z wysokim ryzykiem odpadnięcia		X
6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia (+P)	kontrola organoleptyczna ^{*)} pod kątem zużycia i prawidłowego działania, ze szczególnym uwzględnieniem zamontowanych urządzeń zabezpieczających i działania wskaźników pomiarowych	d) brak lub nieprawidłowe działanie urządzenia zabezpieczającego	X	
		e) co najmniej jeden wskaźnik prawidłowego zapięcia sprzęgu nie działa	X	
		f) elementy sprzęgu zasłaniają tablicę rejestracyjną lub światła pojazdu, w przypadku gdy sprzęg nie jest wykorzystywany	X	
		nieczytelna tablica rejestracyjna, w przypadku gdy sprzęg nie jest wykorzystywany	X	
		g) niebezpieczna przeróbka ^{**)} (części drugorzędne)	X	X

		niebezpieczna przeróbka ^{**)} (części główne)		
		h) urządzenie sprzęgające o nieodpowiedniej wytrzymałości, nieodpowiednie lub niezgodne z wymaganiami		X
		a) obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające		
		obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające w takim stopniu, że bezpieczeństwo ruchu drogowego jest poważnie zagrożone	X	X
		b) nadmierne zużycie łożysk wału napędowego	X	
		bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia		X
6.1.7. Przeniesienie napędu	kontrola organoleptyczna ^{*)}	c) nadmierne zużycie przegubów napędowych (uniwersalnych) lub łańcuchów/pasów napędowych	X	
		bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia		X
		d) zły stan przegubów elastycznych	X	
		bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia		X
		e) uszkodzony lub wygięty wałek lub półoś	X	
		f) pęknięcie lub niepewne mocowanie	X	

		obudowy łożyska bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia obudowy			X
		g) znaczące zużycie osłony gumowej brak lub pęknięcie osłony gumowej	X		X
		h) niedozwolona prawem przeróbka układu napędowego		X	
6.1.8. Mocowanie silnika	kontrola organoleptyczna ^{*)} bez konieczności stosowania kanału diagnostycznego lub dźwignika	mocowanie zużyte, wyraźnie i poważnie uszkodzone		X	
		mocowanie obluzowane lub pęknięte			X
6.1.9. Praca silnika	kontrola organoleptyczna ^{*)} lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) przeróbka jednostki sterującej wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko		X	
		b) przeróbka silnika wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko			X
6.2. Kabina i nadwozie					
		a) obluzowana lub uszkodzona część nadwozia grożąca uszkodzeniem ciała		X	
		obluzowana lub uszkodzona część grożąca odpadnięciem			X
6.2.1. Stan	kontrola organoleptyczna ^{*)}	b) niepewne mocowanie słupka nadwozia		X	
		pogorszona stabilność			X
		c) do wnętrza przedostają się spaliny z układu wydechowego lub z silnika		X	
		zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe			X

		d) niebezpieczna przeróbka ^{**)}	X	
		zbyt mały odstęp od obracających lub poruszających się części lub nawierzchni drogi		X
		a) niepewne mocowania nadwozia lub kabiny	X	
		wpływ na stabilność		X
		b) wyraźne przesunięcie nadwozia/kabiny względem podwozia	X	
		c) niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzeczek ramy podwozia oraz w przypadku gdy są symetryczne	X	
		niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzeczek ramy podwozia w takim stopniu, że poważnie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego		X
		d) nadmierna korozja punktów mocowania nadwozia samonośnego	X	
		pogorszona stabilność		X
		a) drzwi źle się otwierają lub zamykają	X	
		b) stan drzwi przesuwnych grozi samoczynnym otwarciem lub nie pozwala na ich domknięcie	X	
6.2.2. Mocowania	kontrola organoleptyczna ^{*)}	stan drzwi obrotowych grozi samoczynnym otwarciem lub nie pozwala na ich domknięcie		X
6.2.3. Drzwi i zamki	kontrola organoleptyczna ^{*)}			

		c) zniszczone drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi	X		
		brakujące lub obluzowane drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi		X	
6.2.4. Podłoga	kontrola organoleptyczna ^{*)}	niepewne mocowanie lub zły stan techniczny podłogi niewystarczająca stabilność		X	X
		a) uszkodzona konstrukcja siedzenia mocowanie siedzenia obluzowane		X	X
6.2.5. Siedzenie kierowcy	kontrola organoleptyczna ^{*)}	b) nieprawidłowe działanie regulacji ustawienia siedzenia		X	
		siedzenie się przemieszcza lub nie można unieruchomić oparcia			X
		a) siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części drugorzędne)	X		
		siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części główne)		X	
6.2.6. Pozostałe siedzenia	kontrola organoleptyczna ^{*)}	b) siedzenia zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
		przekroczona maksymalna dozwolona liczba siedzeń; mocowanie siedzeń w miejscach niezgodnych ze świadectwem homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu		X	
6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	nieprawidłowe działanie co najmniej jednego wskaźnika lub przyrządu niezbędnego do bezpiecznego		X	

		użytkowania pojazdu			
		wpływ na bezpieczne działanie			X
		a) niepewne mocowanie stopnia lub poręczy	X		
6.2.8. Stopnie kabiny	kontrola organoleptyczna ^{*)}	niewystarczająca stabilność		X	
		b) stopień lub poręcz w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników		X	
		a) uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia		X	
		b) dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z przepisami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, jeżeli jest wymagane	X		
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	kontrola organoleptyczna ^{*)}	zamontowane części mogą spowodować uszkodzenie ciała;		X	
		wpływ na bezpieczeństwo użytkownika			
		c) wycieki z układów hydraulicznych	X		
		nadmierne wycieki materiałów niebezpiecznych		X	
		a) brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części	X		
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne	kontrola organoleptyczna ^{*)}	prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń, zagrożenie odpadnięciem		X	
		b) fartuchy przeciwbłotne zbyt blisko opony/koła	X		
		błotnik zbyt blisko opony/koła		X	

		c) niezgodność z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
		niewystarczająca osłona całej szerokości opony		X
7. INNE WYPOSAŻENIE				
7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa				
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) znacznie uszkodzony punkt kotwiczenia pasów bezpieczeństwa wpływ na stabilność	X	
		b) obluzowane punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa	X	X
		a) brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany	X	
		b) uszkodzenie pasów bezpieczeństwa przecięcie lub oznaki rozciągnięcia pasa	X	
7.1.2. Stan ogólny pasów i zapięć	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	c) pas bezpieczeństwa niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
		d) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zapięcia pasa bezpieczeństwa	X	
		e) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zwijacza pasa bezpieczeństwa	X	
7.1.3. Ograniczniki naprężenia pasów bezpieczeństwa	kontrola organoleptyczna ^{*)} lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu	X	

		b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X	
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) brak napinacza lub napinacz niezgodny z typem pojazdu	X	
		b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X	
		a) brak poduszek lub poduszki niezgodne z typem pojazdu	X	
7.1.5. Poduszki powietrzne	kontrola organoleptyczna ^{*)}	b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X	
		c) poduszka w sposób oczywisty nie działa	X	
7.1.6. System poduszki powietrznej SRS	kontrola organoleptyczna ^{*)} wskaźnika awarii układu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) wskaźnik autodiagnostyki układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie	X	
		b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu	X	
7.2. Gaśnica (jeżeli wymagana)	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) brak gaśnicy	X	
		b) gaśnica niezgodna z wymaganiami jeżeli jest wymagana (np. taksówki, autobusy, autokary, itp.)	X	
7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa	X	
		b) urządzenie jest uszkodzone	X	
		samoczynne zamykanie lub blokowanie		X

7.4. Trójkąt ostrzegawczy, jeżeli jest wymagany	kontrola organoleptyczna *)	drzwi		
		a) brak lub trójkąt niekompletny	X	
7.5. Apteczka pierwszej pomocy, jeżeli jest wymagana	kontrola organoleptyczna *)	b) brak znaku homologacji	X	
		brak apteczki	X	
		a) nie działa prawidłowo	X	
		nie działa w ogóle		X
7.7. Sygnał dźwiękowy	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania	b) niepewne działanie przycisku sygnału	X	
		c) sygnał niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
		emitowany dźwięk można pomylić z ostrzegawczymi sygnałami dźwiękowymi przewidzianymi dla pojazdów uprzywilejowanych		X
		a) zamontowany nieprawidłowo	X	
		brak, jeżeli jest wymagany		X
7.8. Prędkościomierz	kontrola organoleptyczna *) i sprawdzenie działania w czasie jazdy lub za pomocą przyrządów elektronicznych	b) nie działa prawidłowo	X	
		nie działa w ogóle		X
		c) brak wystarczającego podświetlenia	X	
7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/wymagany)	kontrola organoleptyczna *)	całkowity brak podświetlenia		X
		a) zamontowany niezgodnie z wymaganiami		X
		b) nie działa		X
		c) brak plomb lub plomby uszkodzone		X

		d) brak tabliczki kalibracyjnej (legalizacyjnej), dane nieczytelne lub kalibracja (legalizacja) nieważna	X
		e) wyraźne oznaki manipulacji lub ingerencji przez osoby niepowołane	X
		f) rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji	X
		a) ogranicznik zamontowany niezgodnie z wymaganiami określonymi w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym	X
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/wymagany) (+P)	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania urządzenia, jeżeli kontrolujący dysponuje odpowiednim sprzętem	b) ogranicznik w oczywisty sposób nie działa	X
		c) ustawiono nieprawidłową prędkość graniczną (jeżeli jest sprawdzana)	X
		d) brak plomb lub plomby uszkodzone	X
		e) brak tabliczki kalibracyjnej ^{***)} lub tabliczka nieczytelna	X
		f) rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji	X
7.11. Drogomierz, jeżeli pojazd jest w niego wyposażony	kontrola organoleptyczna ^{*)} lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) wyraźne oznaki manipulacji (oszustwo) w celu zmniejszenia zapisu przebiegu pojazdu lub przedstawienia niewłaściwego zapisu przebiegu pojazdu	X
		b) w sposób oczywisty nie działa	X
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC), (jeżeli jest zamontowany/ wymagany)	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół	X
		b) uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej	X

		c) brak lub uszkodzenie innych elementów	X	
		d) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika	X	
		e) wskaźnik samodiagnostyki układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie	X	
		f) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu	X	
8. UCIĄŻLIWOŚĆ				
8.1. Hałas				
8.1.1. Układ tłumienia hałasu (+P)	ocena subiektywna (jeżeli w ocenie kontrolującego hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu hałasu)	a) poziom hałasu przekracza wartości określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
		b) obłuzowanie, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyraźna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu	X	
		bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X
8.2. Emisja spalin				
8.2.1. Emisja spalin z silników z zapłonem iskrowym				
8.2.1.1. Urządzenia do redukcji emisji	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) brak fabrycznie montowanego urządzenia do redukcji emisji spalin, lub wyraźnie nieprawidłowe działanie	X	
		b) nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin	X	

		c) wskaźnik awarii układu niezgodny z prawidłową sekwencją	X
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych (P)	pomiaru emisji zanieczyszczeń dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym w przypadku pojazdów wyposażonych w odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD) prawidłowe działanie układu wydechowego można sprawdzić przez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania	a) emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta b) jeżeli te informacje nie są dostępne - emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza wartości określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia albo poziom dopuszczalny c) odczyt z pokładowego systemu diagnostycznego (OBD) wskazuje poważną awarię	X
		d) pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności	X
8.2.2. Emisja spalin z silników z zapłonem samoczynnym			
8.2.2.1. Urządzenia do redukcji emisji spalin	kontrola organoleptyczna*)	a) brak fabrycznie montowanego urządzenia do redukcji emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia b) nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin c) wskaźnik awarii układu niezgodny z	X X X

		prawidłową sekwencją		
		d) niewystarczająca ilość odczynnika, jeśli pojazd jest wyposażony	X	
	pomiaru emisji zanieczyszczeń dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym w przypadku pojazdów wyposażonych w odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD) prawidłowe działanie układu wydechowego można sprawdzić przez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania	a) poziom zadymienia spalin przekracza wartość umieszczoną na tabliczce znamionowej pojazdu	X	
8.2.2.2. Zadymienie spalin (P)	Niniejszego wymagania nie stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu przed 1 stycznia 1980 r.	b) w przypadku braku określenia poziomu zadymienia spalin na tabliczce znamionowej przekracza odpowiednią wartość określoną w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X	
		c) pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności	X	
8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska				
8.4.1. Wycieki płynów	kontrola organoleptyczna ^{*)}	każdy nadmierny wyciek płynu innego niż woda, który może zagrażać środowisku lub stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi	X	
		stałe powstawanie kropli, które stanowi		X

bardzo poważne ryzyko dla środowiska
lub bezpieczeństwa

9. BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M₂ I M₃ PRZEZNACZONYCH DO PRZEWOZU OSÓB

9.1. Drzwi

		a) nieprawidłowe działanie		X	
		b) zły stan techniczny	X		
9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń		X	
		c) uszkodzenie awaryjnego otwierania drzwi		X	
		d) uszkodzenie urządzeń do zdalnego sterowania drzwi lub urządzeń ostrzegawczych		X	
9.1.2. Wyjścia awaryjne	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania, w miarę możliwości	a) nieprawidłowe działanie		X	
		b) nieczytelne oznakowanie wyjścia awaryjnego	X		
		brak oznakowania wyjścia awaryjnego		X	
		c) brak młotka do wybicia szyby	X		
		d) zablokowany dostęp		X	
		a) nieprawidłowe działanie	X		
		wpływ na bezpieczeństwo jazdy		X	
9.2. Odmgławianie i odmrażanie szyb	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	b) przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego		X	
		zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe			X
		c) uszkodzenie układu odmrażania szyb, jeżeli jest wymagany		X	

9.3. Wentylacja i ogrzewanie	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	a) nieprawidłowe działanie zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe	X		X
		b) przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X	X
9.4. Siedzenia					
9.4.1. Siedzenia pasażerów (w tym siedzenia dla personelu pomocniczego oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci, jeśli obowiązują)	kontrola organoleptyczna ^{*)}	siedzenia składane (jeżeli są dozwolone) nie działają prawidłowo	X		
		siedzenia blokują wyjście awaryjne		X	
9.4.2. Siedzenie kierowcy (dodatkowe wymogi)	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) uszkodzenie urządzeń specjalnych, np. osłon przeciwsłonecznych	X		
		b) urządzenie chroniące kierowcę niepewnie zamocowane	X		
9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń		X	
		urządzenie uszkodzone lub nieprawidłowe działanie	X		
9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących	kontrola organoleptyczna ^{*)}	nie działa w ogóle		X	
		a) niepewne zamocowanie podłogi wpływ na stabilność		X	X
		b) uszkodzone poręcze lub uchwyty	X		

		niepewne lub niemożliwe użycie poręczy lub uchwytów		X	
		a) zły stan techniczny	X		
		uszkodzone		X	
9.7. Schody i stopnie	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania, w miarę możliwości	uszkodzone w stopniu wpływającym na stabilność			X
		b) nieprawidłowe działanie stopni chowanych		X	
9.8. System komunikacji z pasażerami	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	system uszkodzony	X		
		system nie działa w ogóle		X	
9.9. Tablice informacyjne	kontrola organoleptyczna ^{*)}	brak tablic kierunkowych (dot. autobusu regularnej komunikacji publicznej), tablice błędne lub nieczytelne	X		
		nieprawdziwe informacje		X	
9.10. Wymogi dotyczące przewozu dzieci (autobus szkolny)					
9.10.1. Drzwi	kontrola organoleptyczna ^{*)}	zabezpieczenie drzwi niezgodne z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia			X
9.10.2. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	kontrola organoleptyczna ^{*)}	brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego	X		
9.11. Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się					
		a) nieprawidłowe działanie	X		
		wpływ na bezpieczne działanie			X
9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania	b) zły stan techniczny	X		
		wpływ na stabilność, prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń			X

		c) uszkodzenie urządzeń sterujących	X	
		wpływ na bezpieczne działanie		X
		d) uszkodzenie urządzeń ostrzegawczych	X	
		nie działają w ogóle		X
		a) nieprawidłowe działanie	X	
		wpływ na bezpieczne działanie		X
9.11.2. Urządzenia zabezpieczające dla wózków inwalidzkich	kontrola organoleptyczna ^{*)} i sprawdzenie działania, w miarę możliwości	b) zły stan techniczny	X	
		wpływ na stabilność, prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń		X
		c) uszkodzenie urządzeń sterujących	X	
		wpływ na bezpieczne działanie		X
9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	kontrola organoleptyczna ^{*)}	brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego		X

Objaśnienia:

(P) - oznacza, że sprawdzenie (badanie) danej pozycji wymaga użycia przyrządów.

(+P) - oznacza, że bez użycia przyrządów dana pozycja może być sprawdzona tylko w ograniczonym zakresie.

***)** "kontrola organoleptyczna" oznacza, że kontrolujący w miarę możliwości nie tylko ogląda dany element, ale również, w stosownych przypadkach, sprawdza go dotykowo, ocenia wydawany przez niego dźwięk lub używa jakichkolwiek innych odpowiednich sposobów kontroli bez użycia przyrządów.

****)** "niebezpieczna przeróbka" oznacza przeróbkę mającą niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu na drodze lub mającą nieproporcjonalnie niekorzystny wpływ na środowisko.

*****)** Znak homologacji lub tabliczkę ogranicznika prędkości umieszcza producent pojazdu lub jego upoważniony przedstawiciel, zgodnie z regulaminem EKG ONZ Nr 89 - Jednolite przepisy dotyczące homologacji: I. Pojazdów w zakresie ogranicznika prędkości maksymalnej lub ich regulowanej funkcji ograniczania prędkości II. Pojazdów w zakresie montażu homologowanego ogranicznika prędkości (OP) lub homologowanego urządzenia regulowanej funkcji ograniczania prędkości (ROP) III. Ograniczników prędkości (OP) lub urządzeń regulowanej funkcji ograniczania prędkości (ROP) (Dz. Urz. UE z 19.06.2007 L 159 s. 1).

- (1) procentową skuteczność hamulców oblicza się, dzieląc całkowitą siłę hamowania osiągniętą podczas stosowania hamulców przez wagę pojazdu lub w przypadku naczepy - sumę nacisku osi, mnożąc ten wynik przez 100; kategorie pojazdów znajdujące się poza zakresem stosowania niniejszych przepisów mają charakter orientacyjny;
- 48% dla pojazdów bez układu przeciwblokującego ABS lub pojazdów, które otrzymały homologację typu przed dniem 1 października 1991 r.;
 - 45% dla pojazdów zarejestrowanych po 1988 r.;
 - 43% dla naczep i przyczep z dyszlem zarejestrowanych po 1988 r.;
 - 2,2 m/s² dla pojazdów kategorii M₁, N₂ i N₃.

**METODY KONTROLI ZABEZPIECZENIA ŁADUNKU ORAZ KLASYFIKACJA I KRYTERIA OCENY USTEREK
STWIERDZONYCH PODCZAS TEJ KONTROLI**

§ 1. 1. Usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej klasyfikuje się do jednej z kategorii:

- 1) usterki drobne - w przypadku gdy ładunek został odpowiednio zabezpieczony, ale wskazane byłoby oznaczenie dotyczące zachowania bezpieczeństwa;
- 2) usterki poważne - w przypadku gdy ładunek nie został wystarczająco zabezpieczony i jest możliwe znaczące przesunięcie lub przewrócenie ładunku lub jego części;
- 3) usterki niebezpieczne - w przypadku gdy dochodzi do:
 - a) bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku zagrożenia utratą ładunku lub jego części, lub
 - b) zagrożenia wynikającego bezpośrednio z ładunku, lub
 - c) bezpośredniego narażenia ludzi na niebezpieczeństwo.

2. Przewóz, w którym stwierdzone usterki zaliczono do więcej niż jednej kategorii, klasyfikuje się do wyższej kategorii usterek.

3. Przewóz, w którym stwierdzono kilka usterek w tej samej kategorii, klasyfikuje się do wyższej kategorii usterek.

§ 2. Kontrola zabezpieczenia ładunku polega w szczególności na wzrokowym sprawdzeniu zastosowania odpowiednich środków zabezpieczających, pomiarze sił rozciągających, wyliczeniu skuteczności zabezpieczenia oraz w uzasadnionych przypadkach sprawdzeniu świadectw środków zabezpieczających.

§ 3. Oceny usterek zabezpieczenia ładunku dokonuje się na podstawie nieprawidłowości zawartych w tabeli:

Pozycja Nieprawidłowości

kategoria usterki

drobna poważna niebezpieczna

A Opakowanie transportowe nie pozwala na właściwe zabezpieczenie ładunku

w zależności od uznania

		kontrolującego		
B	Co najmniej jedna sztuka ładunku nie jest właściwie ustawiona	w zależności od uznania kontrolującego		
C	Pojazd nie jest odpowiedni do umieszczonego na nim ładunku (usterka inna niż wymienione w pozycji 10)	w zależności od uznania kontrolującego		
D	Oczywiste wady nadbudowy pojazdu (usterka inna niż wymienione w pozycji 10)	w zależności od uznania kontrolującego		
10	Dostosowanie pojazdu			
10.1.	Ściana przednia (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)			
10.1.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części	X		
	Pęknięcie części grożące naruszeniem integralności przedziału ładunkowego		X	
10.1.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)	X		
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku		X	
10.2.	Ściany burtowe (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)			
10.2.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków	X		
	Pęknięcie części; brakujące lub nie działające zawiasy lub zamki		X	

10.2.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)	X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku		X
10.2.3.	Płyty burty w złym stanie	X	
	Pęknięcie części		X
10.3.	Tyłna ściana (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)		
10.3.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, zły stan zawiasów lub zamków	X	
	Pęknięcie części; brakujące lub niedziałające zawiasy lub zamki		X
10.3.2.	Zbyt mała wytrzymałość (świadectwo lub etykieta w stosownych przypadkach)	X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku		X
10.4.	Kłonicze (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)		
10.4.1.	Uszkodzenia spowodowane korozją lub odkształcenia powodujące osłabienie części, lub zły stan mocowania do pojazdu	X	
	Pęknięcie części; mocowanie do pojazdu niestabilne		X
10.4.2.	Zbyt mała wytrzymałość lub nieodpowiednia budowa	X	
	Zbyt mała wysokość w stosunku do przewożonego ładunku		X

10.5.	Punkty mocowania ładunku (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)		
10.5.1.	Zły stan lub nieodpowiednia budowa	X	
	Niezdolne do przenoszenia wymaganych sił mocowania		X
10.5.2.	Zbyt mała liczba	X	
	Zbyt mała liczba do przeniesienia wymaganych sił mocowania		X
10.6.	Wymagane konstrukcje specjalne (jeżeli są wykorzystywane do mocowania ładunku)		
10.6.1.	Zły stan, uszkodzenie	X	
	Pęknięcie części; niezdolne do przenoszenia sił mocujących		X
10.6.2.	Nieodpowiednie do przewożonego ładunku	X	
	Brakujące		X
10.7.	Podłoga (jeżeli jest wykorzystywana do mocowania ładunku)		
10.7.1.	Zły stan, uszkodzenie	X	
	Pęknięcie części; ładunek zbyt ciężki		X
10.7.2.	Zbyt małe obciążenie	X	
	Ładunek zbyt ciężki		X

20	Metody mocowania ładunku		
20.1.	Zamykanie, blokowanie i bezpośrednie mocowanie pasami		
20.1.1.	Bezpośrednie przymocowanie ładunku (blokowanie)		
20.1.1.1.	Zbyt duża odległość od ściany przedniej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku	X	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany		X
20.1.1.2.	Zbyt duża odległość boczna od ściany burtowej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku	X	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany		X
20.1.1.3.	Zbyt duża odległość od ściany tylnej, jeżeli jest ona wykorzystywana do bezpośredniego mocowania ładunku	X	
	Ponad 15 cm i niebezpieczeństwo przebicia ściany		X
20.1.2.	Urządzenia do mocowania ładunku takie jak szyny mocujące, belki blokujące, listwy i kliny z przodu, z boku i z tyłu		
	Nieodpowiednie mocowanie do pojazdu	X	
20.1.2.1.	Zbyt słabe mocowanie do pojazdu		X
	Urządzenia niezdolne do przenoszenia sił unieruchamiających, obluzowane		X
20.1.2.2.	Nieodpowiednie zabezpieczenie ładunku	X	

Niewystarczające zabezpieczenie ładunku	X	
Całkowicie nieskuteczne		X
20.1.2.3. Systemy mocujące nie są wystarczające	X	
Całkowicie nieodpowiednie systemy mocujące		X
20.1.2.4. Nieoptymalna metoda zabezpieczenia ładunku	X	
Wybrana metoda jest całkowicie nieodpowiednia		X
20.1.3. Bezpośrednie mocowanie przy użyciu siatek i pokryć		
Stan siatek i pokryć (brak lub uszkodzenie oznakowania, ale sprzęt w dobrym stanie)	X	
20.1.3.1. Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku	X	
Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku		X
20.1.3.2. Niewystarczająca wytrzymałość siatek i pokryć	X	
Wytrzymałość mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących		X
20.1.3.3. Niewystarczające mocowanie siatek i pokryć	X	
Wytrzymałość mocowania mniejsza niż 2/3 wymaganych sił mocujących		X
20.1.3.4. Niewłaściwy dobór siatek i pokryć do zabezpieczenia ładunku	X	

Sprzęt całkowicie nieodpowiedni		X
20.1.4. Oddzielenie jednostek ładunku i wypełnienie przestrzeni między nimi lub odstępów od innych elementów		
20.1.4.1. Stopień adekwatności oddzielenia jednostek i wypełnienia pustych przestrzeni	X	
Zbyt duże odległości między jednostkami lub odstępów od stałych elementów		X
20.1.5. Bezpośrednie mocowanie (poziome, poprzeczne, skośne, mieszane i wiązania)		
20.1.5.1. Zbyt małe siły mocujące	X	
Mniej niż 2/3 wymaganej siły		X
20.2. Zabezpieczenie przez zwiększenie tarcia		
20.2.1. Uzyskanie wymaganych sił zabezpieczających		
20.2.1.1. Zbyt małe siły mocujące	X	
Mniej niż 2/3 wymaganej siły		X
20.3. Zastosowane urządzenia do mocowania ładunku		
20.3.1. Nieodpowiedni dobór urządzeń do unieruchamiania ładunku	X	
Urządzenie całkowicie nieodpowiednie		X
20.3.2. Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki), ale urządzenie jest w dobrym stanie	X	

	Brak/uszkodzenie oznakowania (np. etykiety lub zawieszki) i urządzenie wykazuje duże zużycie	X	
20.3.3.	Uszkodzenie urządzeń do unieruchamiania ładunku	X	
	Poważnie zużyte i nienadające się do wykorzystania urządzenia do unieruchamiania ładunku		X
20.3.4.	Niewłaściwe zastosowanie napinaczy pasów	X	
	Uszkodzone napinacze pasów		X
20.3.5.	Niewłaściwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. brak narożników zabezpieczających ładunek)	X	
	Wadliwe użycie urządzeń unieruchamiających ładunek (np. węzły)		X
20.3.6.	Nieodpowiednie mocowanie urządzeń do unieruchamiania ładunku	X	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły		X
20.4.	Wyposażenie dodatkowe (np. maty przeciwpoślizgowe, zabezpieczenie krawędzi, ślizgi krawędziowe)		
	Zastosowano nieodpowiedni sprzęt	X	
20.4.1.	Zastosowano zły lub wadliwy sprzęt	X	
	Zastosowano całkowicie nieodpowiedni sprzęt		X
20.5.	Transport materiałów sypkich, lekkich i luzem		

20.5.1.	Zwiewanie materiału sypkiego podczas jazdy pojazdu może powodować zakłócenia ruchu	X	
	Stwarza zagrożenie dla ruchu		X
20.5.2.	Nieodpowiednie zabezpieczenie materiałów luzem	X	
	Utrata ładunku stwarza zagrożenie dla ruchu		X
20.5.3.	Brak przykrycia towarów lekkich	X	
	Utrata ładunku stwarza zagrożenie dla ruchu		X
20.6.	Transport pni drzew		
20.6.1.	Przewożony materiał (pnie) są częściowo obluzowane		X
20.6.2.	Siły mocujące jednostki ładunkowej są niewystarczające	X	
	Mniej niż 2/3 wymaganej siły		X
30	Ładunek w ogóle niezabezpieczony		X

§ 4. W przypadku przewozu towarów niebezpiecznych, o których mowa w Umowie europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1119), wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób mogą mieć zastosowanie bardziej szczegółowe wymagania.

WZÓR

(strona pierwsza)

PROTOKÓŁ DROGOWEJ KONTROLI TECHNICZNEJ ZAWIERAJĄCY WYKAZ KONTROLNY

1. Miejsce, data i godzina drogowej kontroli technicznej
2. Oznaczenie kraju rejestracji pojazdu i numer rejestracyjny
3. Oznaczenie identyfikacyjne pojazdu/numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)
4. Kategoria pojazdu
 - 1) N2¹⁾ 3) O3³⁾ 5) M2⁵⁾ 7) T5⁷⁾
 - 2) N3²⁾ 4) O4⁴⁾ 6) M3⁶⁾ 8) inna kategoria pojazdu⁸⁾
5. Wskazanie drogomierza wraz z jednostką miary w momencie badania
.....
6. Przedsiębiorca wykonujący transport
 - 1) nazwa i adres
 -
 - 2) numer licencji wspólnotowej⁹⁾
7. Imię i nazwisko kierowcy
- 8. Wykaz kontrolny**

Pozycje kontrolowane:¹⁰⁾	Sprawdzono¹¹⁾	Stwierdzono usterki poważne lub niebezpieczne¹²⁾
0) identyfikacja pojazdu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1) układ hamulcowy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2) układ kierowniczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3) widoczność	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4) urządzenia oświetlenia i wyposażenie elektryczne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5) osie, koła, opony, zawieszenie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6) podwozie i elementy przymocowane do podwozia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7) inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
8) uciążliwość, w tym emisja spalin oraz wycieki paliwa lub oleju <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
9) badania dodatkowe dla pojazdów kategorii M2 i M3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10) zabezpieczenie ładunku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Wynik kontroli:		
Pozytywny		<input type="checkbox"/>
Wykryto usterki poważne lub niebezpieczne		<input type="checkbox"/>
Zakaz lub ograniczenie używania pojazdu z powodu usterek zagrażających bezpieczeństwu		<input type="checkbox"/>
10. Różne/uwagi ¹³⁾ :		

11. Organ/przedstawiciel lub kontrolujący, który przeprowadził kontrolę

Podpisy:

.....

(Właściwy organ/przedstawiciel służb kontrolnych lub kontrolujący) (Kierowca)

Objaśnienia:

- 1) Pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu ładunków, mający maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t, ale nieprzekraczającą 12 t
- 2) Pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu ładunków, mający maksymalną masę całkowitą przekraczającą 12 t
- 3) Przyczepa o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ale nieprzekraczającej 10 t
- 4) Przyczepa o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t
- 5) Pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu osób, mający więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy i mający maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 5 t
- 6) Pojazd zaprojektowany i wykonany do przewozu osób, mający więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy i mający maksymalną masę całkowitą przekraczającą 5 t
- 7) Ciągnik kołowy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h
- 8) Pojazd specjalny, pojazd używany do celów specjalnych lub maszyna samobieżna
- 9) Jeżeli dotyczy
- 10) Zgodnie ze sposobem identyfikowania pojazdu, zakresem i metodami badania jego stanu technicznego oraz kryteriami oceny usterek stwierdzonych podczas tego badania, określonymi w załączniku nr 1a do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 841, z późn zm.)
- 11) Wyrażenie „sprawdzono” oznacza, że w danej grupie sprawdzono co najmniej jedną z pozycji wymienionych na drugiej stronie i stwierdzono drobne usterki lub usterek nie stwierdzono
- 12) W przypadku stwierdzenia usterki poważnej lub niebezpiecznej, na stronie drugiej znakiem „X” zaznacza się pozycję, w zakresie której stwierdzono usterkę
- 13) Wpisać poszczególne pozycje wymienione drugostronnie, w zakresie których pojazd podlega szczegółowej technicznej kontroli przeprowadzanej w stacji kontroli pojazdów

(Strona druga)

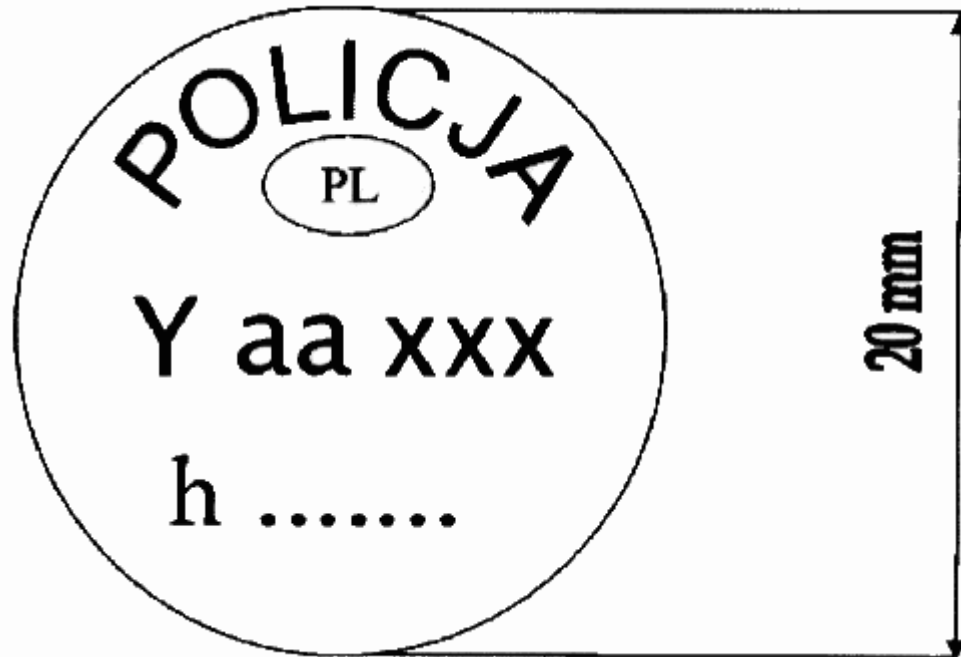
<p>0. IDENTYFIKACJA POJAZDU 0 1 Tablice rejestracyjne 0 2 Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) / numer podwozia/nadwozia/ramy 1. UKŁAD HAMULCOWY 1 1 Stan techniczny i działanie 1 1 1 Sworzeń pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca roboczego 1 1 2 Stan pedału hamulcowego/dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce 1 1 3 Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki 1 1 4 Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy niskiego ciśnienia 1 1 5 Zawór sterujący hamulca postojowego 1 1 6 Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy 1 1 7 Zawory hamulcowe (nożne, luzujące, regulujące) 1 1 8 Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)</p>	<p>2 1 Stan techniczny 2 1 1 Stan przekładni kierowniczej 2 1 2 Mocowanie obudowy przekładni kierowniczej 2 1 3 Stan połączeń układu kierowniczego 2 1 4 Działanie połączeń układu kierowniczego 2 1 5 Wspomaganie układu kierowniczego 2 2 Kierownica i kolumna kierownicy 2 2 1 Stan kierownicy 2 2 2 Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicy 2 3 Luz sumaryczny na kole kierownicy 2 4 Ustawienie kół 2 5 Obrotnica osi kierowanej przyczepy 2 6 Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS) 3. WIDOCZNOŚĆ 3 1 Pole widzenia 3 2 Stan szyb 3 3 Lusterka wsteczne lub inne urządzenia widzenia pośredniego 3 4 Wycieraczki przedniej szyby 3 5 Spryskiwacze przedniej szyby 3 6 Instalacja odmgławiająca</p>	<p>4 7 2 Zgodność z wymaganiami 4 8 Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe 4 8 1 Stan 4 8 2 Zgodność z wymaganiami 4 9 Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia 4 9 1 Stan i działanie 4 9 2 Zgodność z wymaganiami 4 10 Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą 4 11 Złącza i przewody elektryczne 4 12 Dodatkowe światła i światła odblaskowe 4 13 Akumulator (-y) 5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE 5 1 Osie 5 1 1 Osie 5 1 2 Zwrotnice 5 1 3 Łożyska kół 5 2 Koła i opony 5 2 1 Piasta koła 5 2 2 Koła 5 2 3 Opony 5 3 Zawieszenie 5 3 1 Resory sprężynowe i stabilizatory 5 3 2 Amortyzatory</p>	<p>7 1 2 Stan pasów i zapięcie 7 1 3 Ograniczniki naprężenia pasów bezpieczeństwa 7 1 4 Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa 7 1 5 Poduszki powietrzne 7 1 6 System poduszki powietrznej SRS 7 2 Gaśnica 7 3 Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe 7 4 Trójkąt ostrzegawczy 7 5 Apteczka pierwszej pomocy 7 6 Kliny zabezpieczające koła 7 7 Sygnał dźwiękowy 7 8 Prędkościomierz 7 9 Tachograf 7 10 Ogranicznik prędkości 7 11 Drogomierz pojazdu 7 12 Elektroniczny system stabilizacji (ESC) 8 UCIAŹLIWOŚĆ 8 1 Układ tłumienia hałasu 8 2 Emisja spalin 8 2 1 Emisja spalin z silników o</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>1 1 9 Zbiornik sprężonego powietrza 1 1 10 Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne) 1 1 11 Szttywne przewody hamulcowe 1 1 12 Elastyczne przewody hamulcowe 1 1 13 Okładziny i klocki hamulcowe 1 1 14 Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe 1 1 15 Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia 1 1 16 Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne) 1 1 17 Korektor siły hamowania 1 1 18 Korektory i wskaźniki luzu 1 1 19 Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany) 1 1 20 Automatyczne działanie hamulców przyczepy 1 1 21 Kompletny układ hamulcowy 1 1 22 Połączenia testowe (o ile są wymagane lub zamontowane) 1 1 23 Hamulec najazdowy 1 2 Skuteczność i sprawność hamulca roboczego 1 2 1 Sprawność</p>	<p>4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBLASKOWE, WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE 4 1 Światła drogowe i mijania 4 1 1 Stan i działanie 4 1 2 Ustawienie 4 1 3 Przełączniki 4 1 4 Zgodność z wymaganiami 4 1 5 Urządzenia do regulacji ustawienia świateł 4 1 6 Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania 4 2 Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej 4 2 1 Stan i działanie 4 2 2 Przełączniki 4 2 3 Zgodność z wymaganiami 4 3 Światła stopu 4 3 1 Stan i działanie 4 3 2 Przełączniki 4 3 3 Zgodność z wymaganiami 4 4 Światła kierunkowskazu i światła awaryjne 4 4 1 Stan i działanie 4 4 2 Przełączniki 4 4 3 Zgodność z wymaganiami 4 4 4 Częstotliwość błysków kierunkowskazów</p>	<p>5 3 3 Drążki skrętne, drążki reakcyjne, wahacze 5 3 4 Sworznie wahaczy 5 3 5 Zawieszenie pneumatyczne 6 PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA 6 1 Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane 6 1 1 Stan 6 1 2 Rury wydechowe i tłumiki 6 1 3 Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiornik i przewody paliwowe do celów grzewczych) 6 1 4 Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne oraz urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd 6 1 5 Zamocowanie koła zapasowego 6 1 6 Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia 6 1 7 Przeniesienie napędu 6 1 8 Mocowanie silnika 6 1 9 Praca silnika 6 2 Kabina i nadwozie 6 2 1 Stan 6 2 2 Mocowania</p>	<p>zapłon iskrowym 8 2 1 1 Urządzenia kontrolne emisji spalin 8 2 1 2 Emisja zanieczyszczeń gazowych 8 2 2 Emisja spalin z silników o zapłonie samoczynnym 8 2 2 1 Urządzenia kontrolne emisji spalin 8 2 2 2 Zadymienie spalin 8 4 Inne pozycje związane z ochroną środowiska 8 4 1 Wycieki płynów 9 BADANIA DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M2 I M3 PRZEZNACZONYCH DO PRZEWOZU OSÓB 9 1 Drzwi 9 1 1 Drzwi wejściowe i wyjściowe 9 1 2 Wyjścia awaryjne 9 2 Odmgławianie i odmrażanie szyb</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>1 2 2 Skuteczność 1 3 Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego 1 3 1 Sprawność 1 3 2 Skuteczność 1 4 Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego 1 4 1 Sprawność 1 4 2 Skuteczność 1 5 Sprawność układu hamowania długotrwałego 1 6 Układ przeciwblokujący (ABS) 1 7 Elektroniczny układ hamulcowy (EBS) 2. UKŁAD KIEROWNICZY</p>	<p>4 5 Przednie i tylne światła przeciwmglowe 4 5 1 Stan i działanie 4 5 2 Ustawienie 4 5 3 Przełączniki 4 5 4 Zgodność z wymaganiami 4 6 Światła cofania 4 6 1 Stan i działanie 4 6 2 Zgodność z wymaganiami 4 6 3 Przełączniki 4 7 Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną 4 7 1 Stan i działanie</p>	<p>6 2 3 Drzwi i zamki 6 2 4 Podłoga 6 2 5 Siedzenie kierowcy 6 2 6 Pozostałe siedzenia 6 2 7 Wskaźniki i przyrządy kierowcy 6 2 8 Stopnie kabiny 6 2 9 Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne 6 2 10 Błotniki, fartuchy przeciwbłotne 7. INNE WYPOSAŻENIE 7 1 Pasy bezpieczeństwa /zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa 7 1 1 Pewność mocowania pasów i zapięć</p>	<p>9 3 Wentylacja i ogrzewanie 9 4 Siedzenia 9 4 1 Siedzenia pasażerów 9 4 2 Siedzenie kierowcy 9 5 Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży 9 6 Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących 9 7 Schody i stopnie 9 8 System komunikacji z pasażerami 9 9 Tablice informacyjne 9 10 Wymogi dotyczące przewozu dzieci 9 10 1 Drzwi 9 10 2 Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne 9 11 Wymogi dotyczące przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się 9 11 1 Drzwi, rampy i podnośniki 9 11 2 Urządzenia</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			zabezpieczające dla wózków inwalidzkich 9 11 3 Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne
--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------

**WZÓR PIECZĘCI POLICJANTA POTWIERDZAJĄCEJ DOKONANIE KONTROLI URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO
SAMOCZYNNIE PRĘDKOŚĆ JAZDY, CZAS JAZDY I CZAS POSTOJU, OBOWIĄZKOWE PRZERWY I CZAS ODPOCZYNKU**

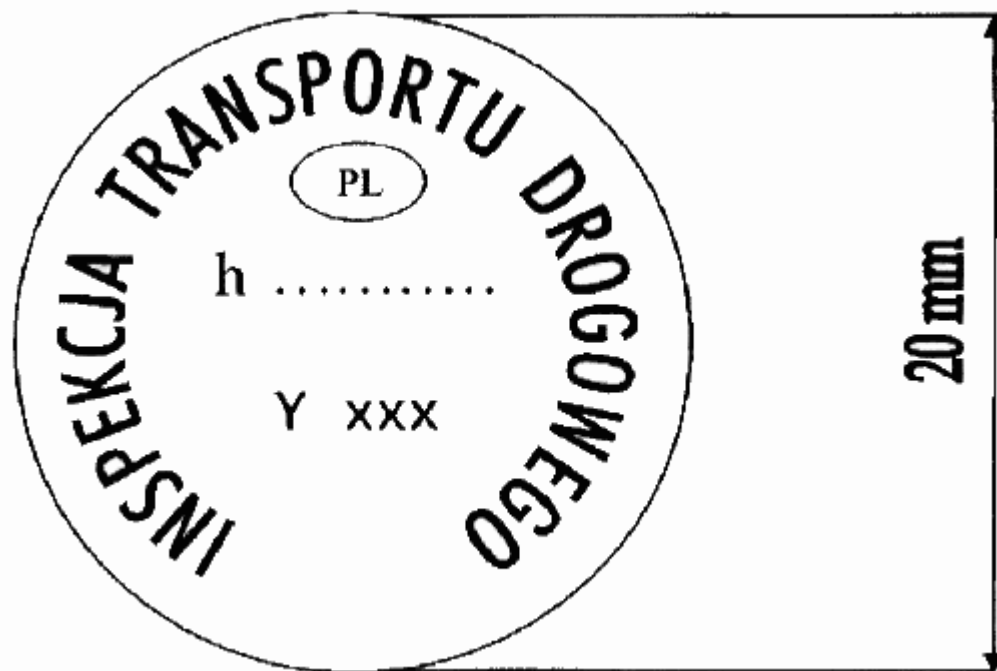


Użyte w pieczęci symbole oznaczają:

- Y** - komendę wojewódzką Policji oznaczoną numerem w postaci cyfr rzymskich według schematu:
- I** - Komenda Wojewódzka Policji we Wrocławiu - dla województwa dolnośląskiego,
- II** - Komenda Wojewódzka Policji w Bydgoszczy - dla województwa kujawsko-pomorskiego,
- III** - Komenda Wojewódzka Policji w Lublinie - dla województwa lubelskiego,
- IV** - Komenda Wojewódzka Policji w Gorzowie Wlkp. - dla województwa lubuskiego,
- V** - Komenda Wojewódzka Policji w Łodzi - dla województwa łódzkiego,

- VI** - Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie - dla województwa małopolskiego,
- VII** - Komenda Wojewódzka Policji w Radomiu - dla województwa mazowieckiego,
- VIII** - Komenda Wojewódzka Policji w Opolu - dla województwa opolskiego,
- IX** - Komenda Wojewódzka Policji w Rzeszowie - dla województwa podkarpackiego,
- X** - Komenda Wojewódzka Policji w Białymstoku - dla województwa podlaskiego,
- XI** - Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku - dla województwa pomorskiego,
- XII** - Komenda Wojewódzka Policji w Katowicach - dla województwa śląskiego,
- XIII** - Komenda Wojewódzka Policji w Kielcach - dla województwa świętokrzyskiego,
- XIV** - Komenda Wojewódzka Policji w Olsztynie - dla województwa warmińsko-mazurskiego,
- XV** - Komenda Wojewódzka Policji w Poznaniu - dla województwa wielkopolskiego,
- XVI** - Komenda Wojewódzka Policji w Szczecinie - dla województwa zachodniopomorskiego,
- XVII** - Komenda Stołeczna Policji dla miasta stołecznego Warszawa;
- aa** - komendę powiatową Policji lub inną jednostkę Policji w danym województwie, oznaczoną małymi literami alfabetu;
- xxx** - numer ewidencyjny pieczęci wydanej w danej jednostce Policji, oznaczony cyframi arabskimi;
- h...** - miejsce na wpisanie godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli.

**WZÓR PIECZĘCI INSPEKTORA INSPEKCJI TRANSPORTU DROGOWEGO POTWIERDZAJĄCEJ DOKONANIE KONTROLI
URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO SAMOCZYNNIE PRĘDKOŚĆ JAZDY, CZAS JAZDY I CZAS POSTOJU**

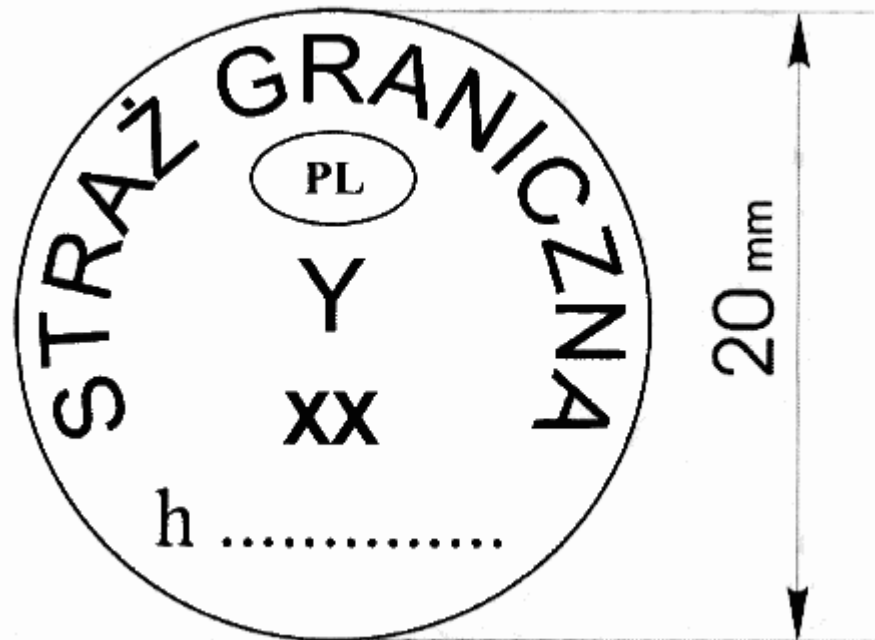


Użyte w pieczęci symbole oznaczają:

- Y** - inspektoraty transportu drogowego, oznaczone numerem w postaci cyfr rzymskich według schematu:
- I** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego we Wrocławiu - dla województwa dolnośląskiego,
- II** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Bydgoszczy - dla województwa kujawsko-pomorskiego,
- III** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Lublinie - dla województwa lubelskiego,
- IV** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Gorzowie Wlkp. - dla województwa lubuskiego,
- V** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Łodzi - dla województwa łódzkiego,

- VI** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Krakowie - dla województwa małopolskiego,
- VII** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Warszawie - dla województwa mazowieckiego,
- VIII** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Opolu - dla województwa opolskiego,
- IX** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Rzeszowie - dla województwa podkarpackiego,
- X** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Białymstoku - dla województwa podlaskiego,
- XI** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Gdańsku - dla województwa pomorskiego,
- XII** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Katowicach - dla województwa śląskiego,
- XIII** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Kielcach - dla województwa świętokrzyskiego,
- XIV** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Olsztynie - dla województwa warmińsko-mazurskiego,
- XV** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Poznaniu - dla województwa wielkopolskiego,
- XVI** - wojewódzki inspektorat transportu drogowego w Szczecinie - dla województwa zachodniopomorskiego,
- XVII** - Główny Inspektorat Transportu Drogowego - dla terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- xxx** - numer ewidencyjny pieczęci wydanej w Głównym Inspektoracie Transportu Drogowego lub wojewódzkim inspektoracie transportu drogowego, oznaczony cyframi arabskimi;
- h...** - miejsce na wpisanie godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli.

**WZÓR PIECZĘCI FUNKCJONARIUSZA STRAŻY GRANICZNEJ POTWIERDZAJĄCEJ DOKONANIE KONTROLI
URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO SAMOCZYNNIE PRĘDKOŚĆ JAZDY, CZAS JAZDY I CZAS POSTOJU**



Użyte w pieczęci symbole oznaczają:

Y - oddział Straży Granicznej oznaczony numerem w postaci cyfr rzymskich według schematu:

I - Warmińsko-Mazurski Oddział Straży Granicznej w Kętrzynie,

II - Podlaski Oddział Straży Granicznej w Białymstoku,

III - Nadbużański Oddział Straży Granicznej w Chełmie,

IV - Bieszczadzki Oddział Straży Granicznej w Przemyślu,

V - (uchylony),

- VI** - Śląski Oddział Straży Granicznej w Raciborzu,
- VII** - (uchylony),
- VIII** - (uchylony),
- IX** - Nadodrzański Oddział Straży Granicznej w Krośnie Odrzańskim,
- X** - (uchylony),
- XI** - Morski Oddział Straży Granicznej w Gdańsku,
- XII** - Nadwiślański Oddział Straży Granicznej w Warszawie,
- XIII** - Karpacki Oddział Straży Granicznej w Nowym Sączu;
- xx** - numer ewidencyjny pieczęci wydanej w danym oddziale Straży Granicznej, oznaczony cyframi arabskimi;
- h...** - miejsce na wpisanie godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli.

**WZÓR PIECZĘCI FUNKCJONARIUSZA SŁUŻBY CELNO-SKARBOWEJ POTWIERDZAJĄCEJ DOKONANIE KONTROLI
URZĄDZENIA REJESTRUJĄCEGO SAMOCZYNNIE PRĘDKOŚĆ JAZDY, CZAS JAZDY I CZAS POSTOJU**



Użyte w pieczęci symbole oznaczają:

YY - skrócony kod identyfikacyjny izby administracji skarbowej, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 17 ustawy z dnia 19 marca 2004 r. - Prawo celne (Dz. U. z 2016 r. poz. 1880 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 379);

xxx - numer ewidencyjny pieczęci wydanej w izbie administracji skarbowej, oznaczony cyframi arabskimi;

h ... - miejsce na wpisanie godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli.

PROGRAM SZKOLENIA OSÓB UBIEGAJĄCYCH SIĘ O UPOWAŻNIENIE DO WYKONYWANIA KONTROLI RUCHU DROGOWEGO

§ 1. Szkolenie osób ubiegających się o uzyskanie upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne.

§ 2. 1. Liczba godzin i tematyka zajęć teoretycznych uzależniona jest od zakresu upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego, o które ubiega się dana osoba.

2. Program zajęć teoretycznych obejmuje:

1) dla strażników gminnych (miejskich):

Temat	Liczba godzin
1	2
I. Wybrane zagadnienia z przepisów o ruchu drogowym	8
	w tym:
1. Podstawowe akty prawne dotyczące ruchu drogowego i zakres ich obowiązywania	1
2. Podstawowe zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego. Definicje podstawowych pojęć zawartych w ustawie - Prawo o ruchu drogowym	2

3. Przepisy:

- 1) o ruchu pieszych;
- 2) o ruchu pojazdów;
- 3) o ruchu rowerów, motorowerów, wózków rowerowych oraz pojazdów zaprzęgowych; 2
- 4) o ruchu zwierząt;
- 5) dotyczące zatrzymania i postoju;
- 6) dotyczące używania świateł zewnętrznych;
- 7) porządkowe

4. Warunki używania pojazdów w ruchu drogowym. Dokumenty stwierdzające uprawnienia do kierowania pojazdami oraz stwierdzające zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu 1

5. Wybrane znaki i sygnały drogowe:

- 1) znaki drogowe pionowe;
- 2) znaki drogowe poziome; 2
- 3) sygnały świetlne;
- 4) sygnały i polecenia dawane przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli

II. Kontrola ruchu drogowego 6

w tym:

1. Podstawy prawne i zakres uprawnień do kontroli ruchu drogowego	1
2. Podstawowe zasady postępowania podczas wykonywania czynności kontrolnych:	3
1) podchodzenie do zatrzymanego pojazdu;	
2) bezpieczeństwo własne oraz uczestników ruchu drogowego;	
3) zachowanie wobec osób kontrolowanych	
3. Sposób podawania sygnałów do zatrzymania pojazdów przez strażnika poruszającego się pieszo lub oznakowanym pojazdem służbowym	2
Razem godzin	14

2) dla pracowników zarządów dróg:

Temat	Liczba godzin
1	2
I. Wybrane zagadnienia z przepisów o ruchu drogowym	5 w tym:
1. Podstawowe akty prawne dotyczące ruchu drogowego i zakres ich obowiązywania	1

2. Dokumenty wymagane w związku z użytkowaniem pojazdu	1
3. Przepisy określające:	1
1) dopuszczalne wymiary, masy i naciski osi pojazdów na drogę;	
2) wymagania ochrony środowiska	
4. Przyrządy kontrolno-pomiarowe służące w szczególności do sprawdzania masy pojazdu i nacisku osi, do badania spalin pojazdu *)	2
II. Kontrola ruchu drogowego	5 w tym:
1. Podstawy prawne i zakres uprawnień do kontroli ruchu drogowego	1
2. Podstawowe zasady postępowania podczas wykonywania czynności kontrolnych:	3
1) podchodzenie do zatrzymanego pojazdu;	
2) bezpieczeństwo własne oraz uczestników ruchu drogowego;	
3) zachowanie wobec osób kontrolowanych	
3. Sposób podawania sygnałów do zatrzymywania pojazdów	1
Razem godzin	10

*) Zajęcia należy przeprowadzić w formie ćwiczeń.

3) dla strażników leśnych i funkcjonariuszy Straży Parku:

Temat	Liczba godzin
1	2
I. Wybrane zagadnienia z przepisów o ruchu drogowym	3 w tym:
1. Podstawowe akty prawne dotyczące ruchu drogowego i zakres ich obowiązywania na terenie lasów i parków narodowych	1
2. Przepisy określające zakazy wjazdu do lasu i na teren parku narodowego	1
3. Znaki drogowe dotyczące zakazu wjazdu, zakazu zatrzymywania lub postoju	1
II. Kontrola ruchu drogowego	4 w tym:
1. Podstawy prawne i zakres uprawnień do kontroli ruchu drogowego	$\frac{1}{2}$
2. Podstawowe zasady postępowania podczas wykonywania czynności kontrolnych:	$2 \frac{1}{2}$
1) podchodzenie do zatrzymanego pojazdu;	
2) bezpieczeństwo własne oraz uczestników ruchu drogowego;	
3) zachowanie wobec osób kontrolowanych	
3. Sposób podawania sygnałów do zatrzymywania pojazdów	1

Razem godzin

7

§ 3. 1. Zajęcia praktyczne odbywają się po przeprowadzeniu zajęć teoretycznych i obejmują następujące zagadnienia:

- 1) sposoby podawania sygnałów do zatrzymania pojazdów, z uwzględnieniem różnych warunków widoczności;
- 2) sposoby podchodzenia do zatrzymanego pojazdu;
- 3) wybór miejsca do kontroli i zatrzymania pojazdu;
- 4) zachowanie bezpieczeństwa własnego oraz uczestników ruchu drogowego.

2. Zajęcia praktyczne przeprowadza się w grupie 5-6-osobowej, dysponującej co najmniej jednym samochodem osobowym.

3. Zajęcia praktyczne realizowane są w czasie 4 godzin, przy czym:

- 1) dwie pierwsze godziny zajęć odbywają się poza drogą publiczną;
- 2) następne dwie godziny zajęć realizowane są na drodze publicznej w miejscu, w którym nie wystąpi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zajęcia te mogą być realizowane poza drogą publiczną w miejscu zapewniającym odwzorowanie sytuacji drogowych.

§ 4. 1. Zajęcia teoretyczne prowadzą osoby posiadające odpowiednią wiedzę fachową.

2. Zajęcia praktyczne prowadzą policjanci posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego.

3. Godzina zajęć praktycznych i teoretycznych równa się 45 minutom.

WZÓR UPOWAŻNIENIA DO WYKONYWANIA KONTROLI RUCHU DROGOWEGO

KOMENDANT POWIATOWY/MIEJSKI/REJONOWY^{*)} POLICJI w

UPOWAŻNIENIE Nr....

do wykonywania kontroli ruchu drogowego

Upoważnienie ważne tylko z legitymacją służbową

.....
(imię i nazwisko funkcjonariusza)

.....
(instytucja)

.....
(stanowisko i numer legitymacji służbowej)

.....
(data wydania)

.....
(mp.)

.....
(podpis komendanta)

^{*)} Niepotrzebne skreślić.

Niniejszy dokument upoważnia umundurowanych strażników gminnych (miejskich) do wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec:

- 1) kierującego pojazdem niestosującego się do zakazu ruchu w obu kierunkach, określonego odpowiednim znakiem drogowym;
- 2) uczestnika ruchu naruszającego przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym o:
 - a) zatrzymaniu i postoju pojazdów,
 - b) ruchu motorowerów, rowerów, wózków rowerowych, pojazdów zaprzęgowych oraz o jeździe wierzchem lub pędzeniu zwierząt,

c) ruchu pieszych.

W ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego w powyższym zakresie strażnicy gminni (miejscy) są upoważnieni do:

- 1) zatrzymywania pojazdu lub jadącego wierzchem;
- 2) sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem i jego używaniem;
- 3) legitymowania uczestnika ruchu i wydawania mu wiążących poleceń, co do sposobu korzystania z drogi lub używania pojazdu;
- 4) wydawania poleceń:
 - a) osobie, która spowodowała przeszkodę utrudniającą ruch drogowy lub zagrażającą jego bezpieczeństwu,
 - b) kontrolowanemu uczestnikowi ruchu – co do sposobu jego zachowania;
- 5) sprawdzania wykonania obowiązków, o których mowa w art. 78 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym;
- 6) żądania od właściciela lub posiadacza pojazdu wskazania komu powierzył pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie.

Niniejszy dokument uprawnia umundurowanych strażników leśnych oraz funkcjonariuszy Straży Parków do wykonywania kontroli kierujących pojazdami, którzy nie stosują się do przepisów lub znaków drogowych o zakazie wjazdu pojazdów, zatrzymywania lub postojów obowiązujących na terenie lasów lub parków narodowych,

a w tym zakresie upoważnia do:

- 1) zatrzymania pojazdu;
- 2) legitymowania uczestnika ruchu drogowego;
- 3) udzielania wiążących poleceń co do sposobu korzystania z drogi.

Niniejszy dokument upoważnia osoby działające w imieniu zarządcy drogi do kontroli ruchu drogowego w stosunku do pojazdów:

- 1) w zakresie przestrzegania przepisów o wymiarach, masie lub nacisku osi;
- 2) powodujących uszkodzenie lub niszczenie drogi;
- 3) zanieczyszczających lub zaśmiecających drogę,

a w tym zakresie upoważnia do:

- 1) zatrzymywania pojazdów;
- 2) legitymowania uczestnika ruchu drogowego i wydawania mu poleceń co do sposobu korzystania z drogi lub pojazdu;
- 3) sprawdzenia dokumentów wymaganych w związku z użytkowaniem pojazdu;
- 4) sprawdzenia stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów oraz masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze;
- 5) używania przyrządów kontrolnych lub pomiarowych służących w szczególności do badania pojazdu, określania jego wymiarów, masy lub nacisku osi oraz stwierdzenia naruszenia wymagań ochrony środowiska;
- 6) uniemożliwiania jazdy pojazdem przekraczającym dopuszczalną masę lub nacisk osi albo uszkodzającym lub niszczącym drogę.

Ponadto, w celu dokonania sprawdzenia masy lub nacisku osi pojazdu osoby działające w imieniu zarządcy drogi, mające prawo jazdy odpowiedniej kategorii, mogą kierować tym pojazdem.

UZASADNIENIE

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z nowych uprawnień przyznanych ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny takim służbom państwowym jak Policja, Straż Graniczna, Inspekcja Transportu Drogowego oraz Służba Celno-Skarbowa. Wskazane podmioty zyskały uprawnienie do odczytu wskazania drogomierza pojazdu, który jest poddawany kontroli drogowej, przy czym uprawnienie to obejmuje pojazdy zarejestrowane w Polsce, zarejestrowane za granicą i niezarejestrowane, a także pojazdy holowane i przewożone (transportowane jako ładunek). Z tych względów zasadnym było określenie sposobu odczytu drogomierza.

Zakres projektu nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

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 zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ¹⁾

z dnia

**w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez
Żandarmerię Wojskową i wojskowe organy porządkowe oraz warunków i trybu
współdziałania Żandarmerii Wojskowej z Policją w prowadzeniu ewidencji kierowców
naruszających przepisy ruchu drogowego**

Na podstawie art. 131 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) organizację, warunki i sposób wykonywania kontroli ruchu drogowego przez żołnierzy Żandarmerii Wojskowej i żołnierzy wojskowych organów porządkowych w stosunku do kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz w stosunku do żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową kierujących innymi pojazdami;
- 2) organizację, warunki i sposób kierowania ruchem drogowym przez żołnierzy Żandarmerii Wojskowej i żołnierzy wojskowych organów porządkowych, w związku z pilotowaniem kolumn wojskowych;
- 3) warunki i tryb współdziałania Żandarmerii Wojskowej z Policją w prowadzeniu ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) ŻW – rozumie się przez to Żandarmerię Wojskową.

¹⁾ Minister Obrony Narodowej kieruje działem administracji rządowej – obrona narodowa, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. poz. 99).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. poz. 1926 oraz z 2018 r. poz. 79, 106, 138, 317, 650, 957, 1099, 1356, 1479, 1480, 1481, 1544, 1592, 1629 I 1669.

Rozdział 2

Kontrola ruchu drogowego

§ 3. W celu przeprowadzenia kontroli ruchu drogowego żołnierz ŻW i żołnierz wojskowego organu porządkowego wydaje polecenia i sygnały:

- 1) poruszając się pieszo;
- 2) znajdując się w pojeździe lub na pojeździe;
- 3) jadąc wierzchem;
- 4) znajdując się na pokładzie statku powietrznego.

§ 4. 1. Umundurowany żołnierz ŻW lub żołnierz wojskowego organu porządkowego, w warunkach dostatecznej widoczności, podaje sygnały tarczą do zatrzymywania pojazdów lub ręką, a w warunkach niedostatecznej widoczności – latarką ze światłem czerwonym albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odbłaskowym lub światłem czerwonym.

2. Polecenie do zatrzymania pojazdu podaje się z dostatecznej odległości, w sposób zapewniający jego dostrzeżenie przez kierującego pojazdem oraz bezpieczne zatrzymanie we wskazanym miejscu.

3. Miejsce zatrzymania pojazdu może być wyznaczone przez ustawienie znaku „stój – kontrola drogowa”.

§ 5. 1. Pojazd powinien być zatrzymany w miejscu, gdzie nie utrudnia ruchu i nie zagraża bezpieczeństwu.

2. W celu dojazdu do miejsca, o którym mowa w ust. 1, żołnierz ŻW lub żołnierz wojskowego organu porządkowego może wydać kontrolowanemu uczestnikowi ruchu polecenie jazdy za pojazdem służbowym ŻW lub wojskowego organu porządkowego.

3. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w razie konieczności zatrzymania pojazdu:

- 1) w wyniku prowadzonych działań pościgowych;
- 2) co do którego zachodzi uzasadnione podejrzenie, iż bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego ze względu na swój stan techniczny lub zachowanie się kierującego.

4. Pojazd służbowy ŻW lub wojskowego organu porządkowego powinien być, w miarę możliwości, ustawiony za zatrzymanym pojazdem.

5. W przypadku zatrzymania pojazdu w miejscu, gdzie jest to zabronione, utrudnia ruch lub w inny sposób może zagrażać bezpieczeństwu, kierujący pojazdem służbowym ŻW lub

wojskowego organu porządkowego, przed przystąpieniem do kontroli, włącza niebieskie światło błyskowe.

§ 6. 1. Żołnierz ŻW lub żołnierz wojskowego organu porządkowego podaje kontrolowanemu uczestnikowi ruchu stopień, imię i nazwisko oraz przyczynę zatrzymania, a ponadto na jego żądanie okazuje legitymację służbową.

2. Legitymację służbową okazuje się w sposób umożliwiający odczytanie serii i numeru legitymacji (numeru odznaki identyfikacyjnej) oraz nazwy jednostki organizacyjnej, do której żołnierz ŻW lub żołnierz wojskowego organu porządkowego należy.

3. Przystępując do czynności kontrolnych, żołnierz ŻW lub żołnierz wojskowego organu porządkowego może wydać polecenie unieruchomienia silnika pojazdu.

4. W przypadkach uzasadnionych względami bezpieczeństwa lub uwarunkowanych charakterem kontroli żołnierz ŻW lub żołnierz wojskowego organu porządkowego może wydać kierującemu pojazdem lub jego pasażerowi polecenie opuszczenia pojazdu.

5. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w razie zatrzymania pojazdu:

- 1) w wyniku prowadzonych działań pościgowych;
- 2) co do którego istnieje uzasadnione podejrzenie, że pochodzi z przestępstwa;
- 3) jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że znajdują się w nim osoby, które popełniły przestępstwo.

6. W przypadkach, o których mowa w ust. 5, w zależności od zaistniałej sytuacji, żołnierz ŻW lub żołnierz wojskowego organu porządkowego nakazuje pozostać w pojeździe i trzymać ręce w sposób widoczny kierującemu pojazdem na kierownicy, a pasażerowi na podsufitce, albo nakazuje opuścić pojazd, stanąć w rozkroku i oprzeć ręce na dachu (boku) pojazdu lub położyć się twarzą do ziemi.

§ 7. Do pojazdu służbowego ŻW lub wojskowego organu porządkowego uczestnik ruchu może być wpuszczony tylko w razie konieczności:

- 1) udzielenia pomocy choremu lub rannemu;
- 2) doprowadzenia go, w szczególności do: jednostki ŻW, komendy garnizonu, jednostki wojskowej, Policji, izby zatrzymań lub zakładu opieki zdrowotnej;
- 3) poddania badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, jeżeli wykonanie tej czynności w innych warunkach byłoby niemożliwe lub mogłoby zakłócić porządek;
- 4) okazania przebiegu zarejestrowanego wykroczenia;

5) przeprowadzenia czynności procesowych.

§ 8. Żołnierz ŻW lub żołnierz wojskowego organu porządkowego, zatrzymując dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdami lub jego używania, wydaje pokwitowanie, którego wzór został określony w przepisach wydanych na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy.

§ 9. Żołnierz ŻW lub żołnierz wojskowego organu porządkowego może kierować kontrolowanym pojazdem w zakresie posiadanego uprawnienia do kierowania pojazdami, jeżeli jest to niezbędne dla:

- 1) dokonania sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, a w szczególności skuteczności działania hamulców, albo sprawdzenia masy lub nacisku osi pojazdu;
- 2) sprowadzenia pojazdu, którym kierowała osoba znajdująca się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo będąca pod wpływem środka odurzającego lub działającego podobnie do alkoholu, zatrzymanego w miejscu zabronionym.

§ 10. W zakresie nieuregulowanym w rozporządzeniu stosuje się odpowiednio przepisy wydane na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy.

§ 11. Kontrola wskazania drogomierza pojazdu polega na wzrokowym odczycie wskazania drogomierza wraz z jednostką miary.

Rozdział 3

Kierowanie ruchem drogowym

§ 12. 1. W związku z pilotowaniem kolumn wojskowych albo w razie akcji związanej z ratowaniem życia lub mienia umundurowani żołnierze ŻW i żołnierze wojskowych organów porządkowych kierują ruchem drogowym, wydając polecenia i sygnały w celu krótkotrwałego zamknięcia lub otwarcia ruchu na drodze na czas przejazdu pojazdu lub kolumny (kolumn) pojazdów wojskowych.

2. Żołnierze ŻW i żołnierze wojskowych organów porządkowych mogą również kierować ruchem drogowym na drogach publicznych w ramach szkolenia.

3. W razie akcji związanej z ratowaniem życia lub zdrowia albo przywracania zakłóconego porządku publicznego żołnierze ŻW lub wojskowych organów porządkowych kierują ruchem drogowym do czasu zakończenia akcji albo przejęcia tych czynności przez właściwy organ.

§ 13. Żołnierze ŻW i żołnierze wojskowych organów porządkowych przed przystąpieniem do kierowania ruchem drogowym powinni w miarę możliwości powiadomić właściwą terytorialnie jednostkę Policji.

§ 14. 1. Znaczenie poleceń i sygnałów podawanych przez żołnierzy ŻW oraz żołnierzy wojskowych organów porządkowych, kierujących ruchem, określają przepisy w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

2. Polecenia i sygnały, o których mowa w ust. 1, powinny być jednoznaczne i zrozumiałe dla osób, dla których są przeznaczone.

§ 15. W zakresie nieuregulowanym w rozporządzeniu stosuje się odpowiednio przepisy wydane na podstawie art. 6 ust. 4 pkt 1 i 2 ustawy.

Rozdział 4

Współdziałanie Żandarmerii Wojskowej z Policją w ewidencjonowaniu kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego

§ 16. 1. W razie stwierdzenia naruszenia przepisów ruchu drogowego, podlegającego wpisaniu do ewidencji, o której mowa w art. 130 ust. 1 ustawy, przez żołnierza pełniącego czynną służbę wojskową lub inną osobę kierującą pojazdem Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, komendant jednostki organizacyjnej ŻW informuje niezwłocznie o tym komendanta wojewódzkiego Policji właściwego ze względu na miejsce zamieszkania tej osoby.

2. Informację o naruszeniu przepisów ruchu drogowego przekazuje się na karcie rejestracyjnej, której wzór został określony w przepisach wydanych na podstawie art. 130 ust. 4 ustawy.

§ 17. W razie otrzymania informacji od sądu wojskowego, prokuratora wojskowego lub starosty o postanowieniu (decyzji) o zatrzymaniu prawa jazdy, o decyzji o cofnięciu lub przywróceniu uprawnień do kierowania pojazdem albo o orzeczeniu środka karnego lub kary dodatkowej zakazu prowadzenia pojazdów, komendant jednostki organizacyjnej ŻW przekazuje niezwłocznie tę informację komendantowi wojewódzkiemu Policji właściwemu ze względu na miejsce zamieszkania osoby, której to dotyczy.

Rozdział 5

Przepis końcowy

§ 18. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego i kierowania ruchem drogowym przez Żandarmerię Wojskową i wojskowe organy porządkowe oraz warunków i trybu współdziałania Żandarmerii Wojskowej z Policją w prowadzeniu ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. poz. 364 oraz z 2017 r. poz. 1730), które traci moc na podstawie art. 3 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. ...), z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

UZASADNIENIE

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z nowych uprawnień przyznanych ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny m.in. Żandarmerii Wojskowej. Podmiot ten, podobnie jak Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, Służba Graniczna i Służba Celno-Skarbowa, zyskał uprawnienie do odczytu wskazania drogomierza pojazdu, który jest poddawany kontroli drogowej, przy czym uprawnienie to obejmuje pojazdy zarejestrowane w Polsce, zarejestrowane za granicą i niezarejestrowane, a także pojazdy holowane i przewożone (transportowane jako ładunek). Z tych względów zasadnym było określenie sposobu odczytu wskazania drogomierza.

Zakres projektu nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, a zatem nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.