

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 02, lipiec 2026 09:18

Mateusz Jabłoński

Od strony: 84

---

Do opiniowania w ramach KWRiST trafił przygotowany przez Ministerstwo Infrastruktury projekt ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC95). Przedmiotem nowelizacji jest przede wszystkim wspomniana ustawa homologacyjna oraz ustawa - Prawo o ruchu drogowym.

Głównym przedmiotem regulacji są zasady dopuszczania do ruchu w Polsce pojazdów sprowadzanych z UE oraz spoza UE, ujęte w kontekście rozporządzeń 167/2013, 168/2013 i 2018/858. Jako zasadniczą przesłankę do zainicjowania rzeczonych prac legislacyjnych projektodawcy wskazują brak jednolitej definicji pojazdu nowego w prawie unijnym oraz wyrok TSUE C-513/15, zgodnie z którym pojazdy używane przywiezione z państwa trzeciego muszą przed pierwszym wprowadzeniem do użytku w UE spełniać wymogi techniczne przewidziane w unijnych przepisach homologacyjnych. Podejście to potwierdzają stanowiska Komisji Europejskiej z czerwca 2024 r. (w odniesieniu do ciągników rolniczych) oraz ze stycznia 2025 r. (w odniesieniu do pozostałych kategorii pojazdów), w których jako właściwą procedurę wskazano dopuszczenie indywidualne.

Projekt dzieli krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu na dwa rodzaje. Krajowe indywidualne dopuszczenie nowego pojazdu obejmujące m.in. ciągniki rolnicze spoza UE — każdy taki ciągnik, nowy lub używany, będzie traktowany jak pojazd fabrycznie nowy; świadectwo wyda Dyrektor TDT po badaniach służby technicznej. Z kolei krajowe indywidualne dopuszczenie pojazdu niebędącego nowym pojazdem obejmie pozostałe używane pojazdy z krajów trzecich; świadectwo wyda na wniosek właściciela uprawniony diagnosta posiadający zaświadczenie kwalifikacyjne Dyrektora TDT, zatrudniony w stacji kontroli pojazdów mającej odpowiednie uprawnienie. Realizacja tej procedury przez stację ma charakter fakultatywny. W określonych przypadkach badanie potwierdzające przeprowadza służba techniczna. Właścicielowi przysługuje skarga do Dyrektora TDT na zaświadczenie diagnosty o braku spełnienia wymagań.

Realizacja procedury krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem została obwarowana wymaganiami kwalifikacyjnymi wobec diagnostów. Uprawniony diagnosta, który zamierza wykonywać te czynności, musi ukończyć szkolenie specjalistyczne z zakresu tej procedury, prowadzone przez Dyrektora TDT albo jednostki przez niego upoważnione oraz zdać egzamin kwalifikacyjny; potwierdzeniem jest zaświadczenie kwalifikacyjne wydawane przez Dyrektora TDT na okres wynikający z ważności zaświadczenia o ukończeniu szkolenia, nie dłuższy jednak niż 5 lat. Przedłużenie okresu ważności zaświadczenia następuje na wniosek diagnosty, za opłatą, przy czym wniosek należy złożyć nie później niż na 2 miesiące przed upływem ważności, a warunkiem przedłużenia jest realizowanie tej procedury przez co najmniej 2 lata w okresie ostatnich 3 lat ważności zaświadczenia. Zarówno wydanie, jak i przedłużenie zaświadczenia podlega opłacie w wysokości 3,8% przeciętnego wynagrodzenia w czwartym kwartale roku poprzedniego, stanowiącej przychód Transportowego Dozoru Technicznego; odrębną opłatą objęte jest uczestnictwo w samym szkoleniu specjalistycznym.

Projekt przewiduje przepis krajowy umożliwiający dalszą eksploatację ciągników rolniczych sprowadzonych spoza UE i zarejestrowanych bez wymaganych dokumentów homologacyjnych, którego celem jest zniwelowanie negatywnego wpływu takiej rejestracji na sytuację użytkowników, którzy nabyli pojazdy w dobrej wierze; przepis nie znosi odpowiedzialności importerów i dealerów.

Projekt wyposaża również Dyrektora TDT w kompetencje organu nadzoru rynku oraz w instrumenty administracyjnych kar pieniężnych, nakładanych m.in. za wprowadzenie do obrotu pojazdu bez wymaganego świadectwa homologacji, brak realizacji obowiązków informacyjnych, fałszowanie

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 02, lipiec 2026 09:18

Mateusz Jabłoński

Odsłony: 84

---

dokumentów czy montaż dodatkowej instalacji zasilania gazem bez wymaganego świadectwa. Wysokości najwyższych kar ustalono z uwzględnieniem art. 85 ust. 1 rozporządzenia 2018/858 oraz średniej wartości rynkowej nowego pojazdu (180 000 zł). Wpływy z kar wraz z odsetkami stanowią przychód Dyrektora TDT. Projekt reguluje także finansowanie funkcji nadzoru rynku, wprowadzając opłatę za nadzór rynku motoryzacyjnego.

Nowelizacja porządkuje zasady udostępniania wystawianych w postaci elektronicznej świadectw zgodności. Świadectwa te będą przekazywane przez producentów w systemie teleinformatycznym obsługującym CEP. Organ właściwy w sprawach rejestracji pobierze świadectwo za pośrednictwem CEP; w przypadku świadectw wydanych na podstawie homologacji udzielonej przez władzę inną niż Dyrektor TDT organ rejestrujący wyśle zapytanie do punktu kontaktowego właściwego kraju, wskazując numer VIN.

Projekt doprecyzowuje ponadto przepisy PRD, m.in. w zakresie czasowego dopuszczania do ruchu samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych, mechanizmu waloryzacji co 3 lata opłat za poświadczenie zgodności oraz za badanie techniczne (w oparciu o wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych), obowiązku rejestracji pojazdu z państwa trzeciego w terminie 30 dni od złożenia wniosku o zezwolenie na pobyt, weryfikacji w CEP informacji o kradzieży przy wyrejestrowaniu oraz informacji zamieszczanych na liście rzeczoznawców samochodowych. Nowelizacja wprowadza również zmiany wynikowe w ustawach o Inspekcji Handlowej, o dozorcze technicznym, o transporcie drogowym, o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz o podatku akcyzowym.

Z pełnym brzmieniem projektu można zapoznać się [tutaj](#).