

## ROZPORZĄDZENIE

### MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI<sup>1)</sup>

z dnia <data wydania aktu> r.

#### w sprawie kontroli ruchu drogowego<sup>2)</sup>

Na podstawie art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.<sup>3)</sup>) 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) szczególne warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z wyłączeniem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) szczegółowe warunki udzielania upoważnień do wykonywania kontroli ruchu drogowego;
- 6) wzory dokumentów stosowanych przy wykonywaniu kontroli ruchu drogowego.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) karcie kierowcy lub karcie kontrolnej – rozumie się przez to kartę, o której mowa odpowiednio w art. 2 ust. 2 lit. f lub i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady

---

<sup>1)</sup> Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 sierpnia 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz.1540).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchyla dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244, 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752, 870, 1123, 1180, 1466, 1501, 1556, 1579 i 1818.

(UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1);

- 2) kontrolującym – rozumie się przez to policjanta, inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusza Straży Granicznej, funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej, inspektora Inspekcji Ochrony Środowiska, strażnika gminnego (miejskiego), strażnika leśnego, funkcjonariusza Straży Parku lub osobę działającą w imieniu zarządcy drogi, przeprowadzającą kontrolę zgodnie z zakresem określonym w ustawie;
- 3) pojeździe użytkowym – rozumie się przez to pojazd kategorii M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> lub N<sub>3</sub>, przyczepę kategorii O<sub>3</sub> lub O<sub>4</sub> oraz ciągnik kołowy kategorii T<sub>5</sub> użytkowany na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy;
- 4) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

§ 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.

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 znajdujący się na statku wodnym albo powietrznym polecenie do zatrzymania pojazdu podaje za pomocą urządzeń nagłaśniających lub świetlnych albo przy użyciu sygnałów dźwiękowych i 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.** Jeżeli jest to niezbędne dla prowadzenia działań kontrolnych, dopuszcza się postój pojazdu policyjnego w miejscu, gdzie jest to zabronione, lecz nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.

**§ 4. 1.** Policjant zatrzymuje pojazd do kontroli 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 polecenie do zatrzymania zostało podane z poruszającego się pojazdu policyjnego.

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.

**§ 5. 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. Podczas prowadzonych przez umundurowanych policjantów zorganizowanych działań kontrolnych ukierunkowanych na poddanie jak największej liczby kierujących pojazdami badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu, przeprowadzanego przy użyciu urządzeń elektronicznych, lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu, przeprowadzanego przy użyciu metod niewymagających badania laboratoryjnego, policjant, który zatrzymał pojazd, poprzestaje na podaniu przyczyny zatrzymania. Przepis ust. 1 pkt 1 stosuje się odpowiednio.

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

7. 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 w sprawie o przestępstwo, wykroczenie lub naruszenie o charakterze administracyjnym;
- 6) umożliwienia uiszczenia grzywny, nałożonej mandatem karnym, w formie bezgotówkowej, za pomocą karty płatniczej lub innego instrumentu płatniczego;
- 7) przeciwdziałania próbie ucieczki osoby podlegającej kontroli, jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że taka próba może zostać podjęta;

- 8) sprowadzenia go w miejsce niezagrożające jego bezpieczeństwu, jeżeli znajduje się on w okolicznościach mogących zagrozić życiu lub zdrowiu jego lub innych osób.

§ 6. Kontrolujący używa przyrządów kontrolno-pomiarowych zgodnie z przepisami metrologicznymi oraz zgodnie z instrukcją obsługi i po przeprowadzeniu testów wymaganych w tej instrukcji.

§ 7. 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 M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub>.

3. W przypadku pojazdu użytkowego, jeżeli dokumentacja dotycząca dopuszczenia pojazdu do ruchu lub protokół, o którym mowa w § 8 ust. 5, 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 1 do rozporządzenia. Usterki niewymienione w załączniku nr 1 do rozporządzenia ocenia się pod względem zagrożenia, jakie stwarzają dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

5. Badanie stanu technicznego pojazdu przeprowadza się z wykorzystaniem dostępnych technik i sprzętu. 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 2 do rozporządzenia.

**§ 8. 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 ust. 5, 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 użytkowego, jeżeli w trakcie poprzedniej drogowej kontroli technicznej ujawniono usterki, sprawdza, czy zostały one usunięte.

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

3. W przypadku gdy poddanie pojazdu użytkowego szczegółowej drogowej kontroli technicznej wymaga jego przejazdu do mobilnej stacji kontroli pojazdów lub wyznaczonego punktu przeprowadzania kontroli drogowej, kontrolujący nadzoruje ten przejazd.

4. Jeżeli kontrolujący nie będzie osobiście przeprowadzał szczegółowej drogowej kontroli technicznej, wskazuje kontrolującemu, który będzie ją przeprowadzał, pozycje z wykazu kontrolnego zawartego w protokole, o którym mowa w ust. 5, podlegające tej kontroli.

5. Z przeprowadzonej szczegółowej drogowej kontroli technicznej pojazdu użytkowego kontrolujący, który ją przeprowadził, sporządza protokół zawierający wykaz kontrolny. W protokole w części „10. Różne/uwagi” kontrolujący wpisuje pozycje z wykazu kontrolnego, które podlegały szczegółowej kontroli.

6. Protokół sporządza się w dwóch egzemplarzach. Pierwszy egzemplarz protokołu pozostawia się w dyspozycji organu kontroli ruchu drogowego, natomiast drugi egzemplarz kontrolujący niezwłocznie przekazuje kierowcy kontrolowanego pojazdu.

7. Wzór protokołu szczegółowej drogowej kontroli technicznej zawierającego wykaz kontrolny jest określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

**§ 9. 1.** Jeżeli podczas drogowej kontroli technicznej pojazdu użytkowego zostało ujawnionych wiele usterek poważnych lub niebezpiecznych, uzasadniających poddanie kontrolowanego pojazdu dodatkowemu badaniu obejmującemu zakres okresowego badania technicznego:

- 1) w stosunku do pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – organ kontroli ruchu drogowego występuje do starosty z wnioskiem o skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 2a lit. b ustawy;

2) w stosunku do pojazdu niezarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wyniki tej kontroli są przekazywane Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w trybie i w sposób określony w art. 54d ust. 2 i 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, z późn. zm.<sup>4)</sup>).

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, załącza się kopię pozostającego w dyspozycji organu kontroli ruchu drogowego egzemplarza protokołu szczegółowej drogowej kontroli technicznej, jeżeli pojazd był poddany tej kontroli.

3. Wzór wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

**§ 10. 1.** Sprawdzenie zapisów tachografu analogowego kontrolujący potwierdza odciskiem pieczęci na odwrocie kontrolowanej, bieżącej wykresówki, odnotowaniem na niej godziny rozpoczęcia i zakończenia kontroli oraz dodatkowo daty i miejsca kontroli.

2. Wzór pieczęci, o której mowa w ust. 1, stosowanej przez policjanta jest określony w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

3. Wzór pieczęci, o której mowa w ust. 1, stosowanej przez inspektora Inspekcji Transportu Drogowego jest określony w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

4. Wzór pieczęci, o której mowa w ust. 1, stosowanej przez funkcjonariusza Straży Granicznej jest określony w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

5. Wzór pieczęci, o której mowa w ust. 1, stosowanej przez funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej jest określony w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

**§ 11. 1.** Zapisy zawarte w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy kontrolujący 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,

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 60, 125, 690, 730, 1123, 1180, 1466, 1495 i 1556.



- 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 kontrolujący nie posiada karty kontrolnej albo jest ona niezdatna do użytku, 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 kontrolujący potwierdza sprawdzenie zapisów zawartych w pamięciach: tachografu cyfrowego i karty kierowcy w sposób określony w § 10.

5. Jeżeli kontrolowany nie posiada karty kierowcy, albo jest ona niezdatna do użytku z powodu uszkodzenia, utraty ważności lub innych przyczyn, kontrolujący 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.** Kontrolujący 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 § 5 ust. 4.

**§ 13.** 1. Kontrolujący dokonuje odczytu wskazań drogomierza pojazdu zatrzymanego do kontroli także wówczas, gdy nie poddaje tego pojazdu badaniu technicznemu.

2. Przepisu ust. 1 można nie stosować w przypadku, o którym mowa w § 5 ust. 5, a także podczas wykonywania kontroli drogowej w toku równoczesnego wykonywania przez kontrolującego zadań określonych w innych ustawach, w szczególności kontroli granicznej lub celnej.

3. Kontrolujący może dokonać odczytu wskazań drogomierza pojazdu holowanego lub przewożonego, jeżeli istnieje taka możliwość i z zachowaniem zasad bezpieczeństwa osobistego.

4. Dokonując odczytu wskazań drogomierza pojazdu niezarejestrowanego, dokonuje się również ustalenia numeru VIN albo numeru nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu oraz danych technicznych o pojeździe określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy. Przepisu nie stosuje się do pojazdu niezarejestrowanego, przewożonego jedynie tranzytem przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

5. Odczytane wskazania drogomierza oraz dane, o których mowa w ust. 4, kontrolujący przekazuje niezwłocznie do centralnej ewidencji pojazdów.

**§ 14.** 1. Kontrolujący, zatrzymując dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem lub jego używania albo kartę kierowcy, wydaje pokwitowanie odrębne dla każdego zatrzymanego dokumentu. Oryginał pokwitowania otrzymuje osoba, której zatrzymano dokument, kopię pozostawia się w archiwum organu kontroli ruchu drogowego. Wzór pokwitowania jest określony w załączniku nr 9 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. W razie konieczności wystąpienia do starosty z wnioskiem, o którym mowa w § 9 ust. 1 pkt 1, w pokwitowaniu zamieszcza się informację o tym wniosku.

**§ 15.** 1. Jeżeli w celu fizycznej kontroli odpadów konieczne było zerwanie plomby (plomb), po zakończeniu kontroli i zezwoleniu na kontynuację jazdy, kontrolujący zakłada plombę zastępczą (plomby zastępcze).

2. Z czynności zerwania plomby i założenia plomby zastępczej kontrolujący sporządza protokół. Oryginał protokołu otrzymuje kierujący pojazdem, kopię pozostawia się w archiwum organu kontroli ruchu drogowego. Wzór protokołu jest określony w załączniku nr 10 do rozporządzenia.

3. Do zerwania plomby celnej uprawniony jest wyłącznie funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej.

**§ 16.** Jeżeli kontrolujący podczas kontroli kierującego pojazdem posiadającego prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, stwierdzi, w szczególności na podstawie jego zachowania, stopnia koncentracji oraz rozmowy z nim, że niezbędna jest ocena jego stanu

zdrowia, występuje do starosty z wnioskiem o tę ocenę. Wniosek podpisuje kierownik jednostki lub upoważniona przez niego osoba. Wzór wniosku jest określony w załączniku nr 11 do rozporządzenia.

**§ 17.** Jeżeli kontrolujący podczas kontroli kierującego pojazdem posiadającego prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, stwierdzi, w szczególności na podstawie jego zachowania oraz rozmowy z nim, że istnieją uzasadnione i poważne zastrzeżenia co do jego kwalifikacji, występuje do starosty z wnioskiem o skierowanie tej osoby na egzamin sprawdzający kwalifikacje. Wniosek podpisuje kierownik jednostki lub upoważniona przez niego osoba. Wzór wniosku jest określony w załączniku nr 12 do rozporządzenia.

**§ 18.** 1. Jeżeli w wyniku weryfikacji danych o pojeździe oraz danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji pojazdów okaże się, że pojazd nie figuruje w tej ewidencji, policjant ustala, na podstawie rozmowy z kierującym, czy jest to pojazd zarejestrowany w trybie art. 73 ust. 3 ustawy, którego dane są zgromadzone w wyodrębnionym zbiorze, o którym mowa w art. 80a ust. 3 ustawy. W takim przypadku weryfikacja danych o pojeździe oraz o zawarciu umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu, może nastąpić na podstawie dokumentów okazanych dobrowolnie przez kierującego.

2. W razie stwierdzenia lub uzasadnionego podejrzenia, że pojazd, o którym mowa w ust. 1, zagraża:

- 1) bezpieczeństwu lub narusza wymagania ochrony środowiska – policjant wydaje kierującemu pojazdem polecenie powstrzymania się od jego dalszego używania i zobowiązuje do podjęcia we własnym zakresie czynności mających na celu usunięcie pojazdu z drogi;
- 2) porządkowi ruchu lub nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie – policjant zezwala na dalsze jego używanie przez czas nieprzekraczający 7 dni oraz ustnie określa warunki tego używania.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2, policjant sporządza notatkę urzędową. Kopię notatki przesyła się niezwłocznie, nie później niż w najbliższym dniu roboczym następującym po dniu kontroli, organowi, który pojazd zarejestrował.

**§ 19.** Do inspektora Inspekcji Transportu Drogowego przeprowadzającego kontrolę ruchu drogowego przepisy dotyczące obowiązków i uprawnień policjanta określone w § 2 ust. 1 i 4–8, § 3, § 4 ust. 1, 2 i ust. 3 pkt 2, ust. 4 i 5, § 5 ust. 1 pkt 2, ust. 2, 3 i ust. 4 pkt 2 i 3, ust. 6 i 7 oraz § 18 stosuje się odpowiednio.

**§ 20.** 1. Kontrolę ruchu drogowego wykonuje umundurowany funkcjonariusz Straży Granicznej. Przepisy dotyczące obowiązków i uprawnień policjanta określone w § 2 ust. 1 i 4–8, § 3, § 4, § 5 ust. 1 pkt 1, ust. 2–4, ust. 6 i 7 pkt 1–3 i 5–8 oraz § 18 stosuje się odpowiednio.

2. Funkcjonariusz Straży Granicznej w przypadku konieczności zatrzymania dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem niezwłocznie powiadamia o tym właściwą miejscowo jednostkę Policji. W stosunku do kierującego pojazdem użytkowym, zamiast powiadomienia jednostki Policji, można powiadomić Inspekcję Transportu Drogowego.

**§ 21.** 1. Kontrolę ruchu drogowego wykonuje umundurowany funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej. Przepisy dotyczące obowiązków i uprawnień policjanta określone w § 2 ust. 1 i 4–8, § 3, § 4, § 5 ust. 1 pkt 1, ust. 2–4, ust. 6 i ust. 7 pkt 1–3, 5, 6–8 oraz § 18 stosuje się odpowiednio.

2. Funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej w przypadku konieczności zatrzymania dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdem niezwłocznie powiadamia o tym właściwą jednostkę Policji. W stosunku do kierującego pojazdem użytkowym zamiast powiadomienia jednostki Policji, można powiadomić Inspekcję Transportu Drogowego.

3. Przepis ust. 2 stosuje się także w przypadku konieczności zatrzymania dokumentu stwierdzającego dopuszczenie pojazdu do ruchu.

**§ 22.** 1. Kontrolę ruchu drogowego w zakresie kontroli transportu odpadów oraz wymagań związanych z tym transportem wykonuje inspektor Inspekcji Ochrony Środowiska w obecności funkcjonariusza Policji, inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusza Straży Granicznej lub funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej. Wykonując kontrolę inspektor Inspekcji Ochrony Środowiska nosi ubiór zapewniający mu łatwą rozpoznawalność.

2. Inspektor Inspekcji Ochrony Środowiska zatrzymuje pojazdy poruszając się wyłącznie pieszo oraz z zachowaniem warunków określonych w § 2 ust. 1, 6 i 7, § 3, § 4 ust. 1 oraz § 5 ust. 1 pkt 2 i ust. 3.

**§ 23.** 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, § 4 ust. 1 oraz § 5 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, § 4 ust. 1, 2, 4 i 5 oraz § 5 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 § 5 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

**§ 24.** 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 jest określony w załączniku nr 13 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, a w m.st. Warszawie – Komendant Stołeczny Policji, na formularzu, którego wzór jest określony w załączniku nr 14 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.

**§ 25.** 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,
  - c) umożliwić mu dokonanie identyfikacji pojazdu, w szczególności przez udostępnienie komory silnika oraz innych miejsc w pojeździe.

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

**§ 26.** 1. Szkolenia osób upoważnionych do kontroli oraz okresowe przeszkolenia uzupełniające 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 szkolenia o zagadnienia określone w załączniku nr 13 do rozporządzenia w przypadku szkolenia strażników gminnych (miejskich).

3. Upoważnienia do kontroli wydane na podstawie dotychczasowych przepisów dla strażników leśnych, strażników Straży Parku oraz osób działających w imieniu zarządcy drogi zachowują ważność. Upoważnienia do kontroli wydane na podstawie dotychczasowych przepisów dla strażników gminnych (miejskich) zachowują ważność przez okres nieprzekraczający 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

4. Pieczęcie stosowane przez inspektorów Służby Celno-Skarbowej, odpowiadające wzorowi obowiązującemu do dnia 28 lutego 2017 r., zachowują ważność do czasu ich wymiany na pieczęcie odpowiadające wzorowi określonemu w załączniku nr 8 do rozporządzenia, jednak nie dłużej niż do dnia 1 marca 2020 r.

5. Protokoły drogowej kontroli technicznej zawierające wykaz kontrolny według dotychczasowego wzoru mogą być stosowane do szczegółowej drogowej kontroli technicznej przez okres nieprzekraczający 6 miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia.

§ 27. Przepis § 21 ust. 3 stosuje się do dnia 31 grudnia 2019 r.

§ 28. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 7 listopada 2019 r., z wyjątkiem § 13, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.<sup>5)</sup>.

**MINISTER SPRAW  
WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI**

**w porozumieniu:**

**MINISTER  
INFRASTRUKTURY**

---

<sup>5)</sup> 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 utraciło moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1466) na podstawie art. 1 pkt 8 tej ustawy.





## Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kontroli ruchu drogowego stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.). Dotychczas zagadnienia w tym obszarze reguluje rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 841, późn. zm.).

Wydanie nowego rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego przede wszystkim jest spowodowane nowelizacją art. 131 ust. 1, dokonaną ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1466). Zgodnie z tą zmianą, minister właściwy do spraw wewnętrznych zobligowany został do określenia w rozporządzeniu m.in. szczegółowych warunków wykonywania kontroli ruchu drogowego pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z wyłączeniem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Chodzi tu o pojazdy rejestrowane przez właściwe organy różnych służb. Dane i informacje o tych pojazdach gromadzone są w wyodrębnionym zbiorze centralnej ewidencji pojazdów. Ponadto, zmiana wspomnianego upoważnienia do wydania aktu wykonawczego w sposób jednoznaczny wskazuje na określenie wzorów druków stosowanych w związku z kontrolą ruchu drogowego.

Generalnie projekt powiela przepisy zawarte w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu, uwzględniając jednakże potrzebę uregulowania nowego zagadnienia oraz dostosowania do przepisów ustawy w zakresie wdrożenia *dyrektywy 2014/47/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchyla dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014)*. Ponadto projektowane rozwiązania uwzględniają zmiany wynikające z doświadczeń organów kontroli ruchu drogowego ze stosowania dotychczasowych przepisów o kontroli ruchu drogowego oraz ze zmian innych ustaw w tym obszarze.

W szczególności chodzi o zmiany wprowadzone:

- 1) ustawą z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317) w zakresie przepisów o ograniczeniu ruchu w strefie czystego transportu, co wymaga uzupełnienia programu szkolenia strażników gminnych (miejskich) oraz upoważnienia do wykonywania przez nich kontroli ruchu drogowego;
- 2) ustawą z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957), na mocy której m.in. strażnikom miejskim przyznano uprawnienie do weryfikowania danych o pojazdach w centralnej ewidencji kierowców, co również wymaga uzupełnienia programu ich szkolenia;
- 3) ustawą z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o inspekcji ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1479), na mocy której do kontroli ruchu drogowego w zakresie transportu odpadów upoważnieni zostali inspektorzy Inspekcji Ochrony Środowiska;
- 4) ustawą z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1592), wdrażającą do zakresu kontroli ruchu drogowego również kontrolę transportu odpadów, w tym m.in. prawo do zrywania plomb w celu fizycznej kontroli przewożonych odpadów;
- 5) ustawą z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. 870) wprowadzającą odczyt drogomierzy pojazdów w toku kontroli ruchu drogowego.

## Szczegółowe omówienie poszczególnych projektowanych przepisów.

W § 1 ust. 1 projektu określono zakres spraw regulowanych rozporządzeniem, zgodnie ze znowelizowanym art. 131 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W § 1 ust. 2 projektu, tak jak dotychczas, zawarto wyjaśnienie określeń stosowanych w rozporządzeniu. Zmodyfikowano przy tym pojęcie „kontrolującego” wskazując, że dotyczy ono osoby przeprowadzającej kontrolę zgodnie z zakresem określonym w ustawie. Zdefiniowano również pojęcie „pojazd użytkowy”, obejmujące pojazdy, których dotyczy dyrektywa nr 2014/47/UE. Ze względów praktycznych w słowniczku ujęto również ustawę – Prawo o ruchu drogowym.

Treść § 2 projektu określa sposoby zatrzymywania pojazdów i generalnie odpowiada dotychczasowemu przepisowi obowiązującemu w tym zakresie. Jednakże mając na względzie art. 178b Kodeksu karnego, przewidujący odpowiedzialność m.in. za niestosowanie się do polecenia zatrzymania pojazdu mechanicznego, wydanego przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego, w tym znajdującą się na statku wodnym, w ust. 5 proponuje się uwzględnienie również tego środka transportu, z którego policjant może wydać wiążące polecenie do zatrzymania pojazdu poruszającego się drogą.

W § 3 projektu, biorąc pod uwagę, że rozporządzenie określa m.in. organizację, szczegółowe warunki i sposób wykonywania kontroli ruchu drogowego, przewiduje się możliwość postoju pojazdu policyjnego, w miejscu, gdzie jest to zabronione – niezbędnym warunkiem jest niezagrażanie bezpieczeństwu ruchu drogowego. Dyslokacja policyjnych patroli ruchu drogowego oparta jest na analizie stanu bezpieczeństwa ruchu i potencjalnego zagrożenia, natężenia ruchu, a także – coraz częściej – na analizie naruszeń zgłoszonych przez obywateli w ramach funkcjonowania tzw. „Krajowej Mapy Zagrożeń Bezpieczeństwa”. Dotychczasowa praktyka pokazuje, że niejednokrotnie statyczna kontrola ruchu drogowego wymaga usytuowania pojazdu służbowego w miejscu obowiązywania zakazu zatrzymywania, czy to wynikającego z przepisów ustawy, czy ze znaków drogowych. W szczególności chodzi tu o miejsca usytuowane na powierzchni drogi wyznaczonej znakiem poziomym P-21 „powierzchnia wyłączona”, w zatokach przystanków autobusowych (poza godzinami kursowania autobusów), na poboczu wzdłuż linii ciągłej, a niekiedy – na chodnikach.

Również funkcjonariusze niektórych innych służb, ze względu na specyfikę tej służby i wynikającej z niej celu kontroli, stają przed koniecznością ustawienia pojazdu w takich miejscach. Dlatego też do § 3 odwołano się w § 19-22, określających wykonywanie kontroli ruchu drogowego przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariuszy Straży Granicznej, oraz funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej, a także przez inspektorów Inspekcji Ochrony Środowiska, którzy – nie należąc do formacji umundurowanej – kontrolę ruchu drogowego w zakresie kontroli transportu odpadów mogą wykonywać wyłącznie w obecności funkcjonariusza formacji umundurowanej (§ 22 projektu).

W § 4 podtrzymuje się dotychczasowe przepisy określające reguły zatrzymania pojazdu do kontroli. Jedynie w ust. 4 doprecyzowano dotychczasową treść, aby nie budziło wątpliwości, że zatrzymanie radiowozu za pojazdem zatrzymanym do kontroli wiąże się wyłącznie z podaniem polecenia do zatrzymania podanego podczas jazdy.

W § 5 projektu zachowuje się dotychczasowe reguły zachowania policjanta przystępującego do kontroli, uzupełniając je o nowe, wynikające z praktyki pełnienia służby na drodze. W ust. 5 określono zachowanie policjanta, który zatrzymał pojazd podczas zorganizowanych działań kontrolnych ukierunkowanych na sprawdzenie trzeźwości możliwie największej liczby kierujących pojazdami. Takie działania prowadzone są wyłącznie przez umundurowanych policjantów. W praktyce są to tzw. badania przesiewowe, przeprowadzane przy użyciu urządzeń elektronicznych umożliwiających

wstępne ustalenie w organizmie zawartości alkoholu lub innych niedozwolonych środków podobnie działających. Owo wstępne sprawdzenie trzeźwości kierującego odbywa się bez zbędnych formalności (nie są sprawdzane dokumenty kierowcy i pojazdu) i z założenia powinno trwać możliwie najkrócej. Z tego też względu zbędne jest również przedstawianie się policjanta, a jeżeli osoba kontrolowana zechce mimo wszystko poznać dane służbowe policjanta, może zwrócić się o okazanie legitymacji służbowej.

Z kolei w ust. 7, określającym przesłanki uzasadniające wpuszczenie osoby kontrolowanej do policyjnego radiowozu, zmodyfikowano jedną z dotychczas obowiązujących (pkt 5) oraz dodano trzy nowe. Modyfikacja pkt 5 miała na celu sprecyzowanie czynności, których przeprowadzenie może nastąpić w radiowozie – zamiast ogólnego określenia „czynności procesowe”, proponuje się wskazanie, że konkretnie chodzi o czynności w sprawie o przestępstwo, wykroczenie lub naruszenie o charakterze administracyjnym. Przypadek proponowany w pkt 6 wiąże się z umożliwieniem uiszczenia grzywny nałożonej mandatem karnym w formie bezgotówkowej za pomocą karty płatniczej lub innego instrumentu płatniczego. Niekiedy warunki pogodowe, zwłaszcza intensywne opady deszczu, mogą utrudniać posługiwanie się terminalem płatniczym – w takich okolicznościach koniecznym staje się dokonanie tej czynności w radiowozie. W pkt 7 proponuje się prewencyjne umieszczenie osoby kontrolowanej w radiowozie, aby przeciwdziałać potencjalnej próbie jej ucieczki, jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że taka próba może zostać podjęta. Takie uzasadnione podejrzenie może być oparte np. na zachowaniu osoby zatrzymanej do kontroli, czy na wstępnych informacjach uzyskanych o kontrolowanym z systemów informacyjnych. W pkt 8 proponuje się, aby do radiowozu mógł być również wpuszczony uczestnik ruchu, który znalazł się w okolicznościach zagrażających życiu lub zdrowiu jego lub innych osób i staje się koniecznym sprowadzenie do miejsca zapewniającego bezpieczeństwo. W szczególności chodzi tu o przypadki, w których np. na autostradzie lub drodze ekspresowej znalazł się pieszy i jego pozostawanie na takiej drodze zagraża bezpieczeństwu jego i innych osób. Istnieje zatem potrzeba zalegalizowania wpuszczenia do radiowozu takiej osoby, aby ją przewieźć w miejsce bezpieczne, np. do miejsca obsługi podróżnych lub miejsca znajdującego się przy innej drodze, po zjechaniu najbliższym zjazdem.

W § 6 projektu wprowadza się ogólną regułę zobowiązującą kontrolującego do używania przyrządów kontrolno-pomiarowych zgodnie z przepisami metrologicznymi oraz zgodnie z instrukcją, po przeprowadzeniu testów, o ile są w tej instrukcji wymagane. Regulacja ma na celu zapewnienie przestrzegania przez kontrolujących procedur używania różnych przyrządów kontrolno-pomiarowych. Należy podkreślić, że w przepisach metrologicznych nie ma jednolitości w tym zakresie. Przykładowo w § 23 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 17 lutego 2014 r. w *sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać przyrządy do pomiaru prędkości pojazdów w kontroli ruchu drogowego, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1081) wskazano, że przyrząd powinien być stosowany w warunkach znamionowych użytkowania w sposób zgodny z instrukcją obsługi i decyzją zatwierdzenia typu, a w § 24 określono co powinna zawierać instrukcja obsługi. W rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 7 grudnia 2007 r. w *sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać analizatory spalin samochodowych, oraz szczegółowego zakresu sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych* (Dz. U. poz. 1765) poprzestano jedynie na wskazaniu, co powinna zawierać instrukcja obsługi (§ 12). Z kolei w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2007 r. w *sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych* (Dz. U. poz. 1345) w § 27 określono wymagania w zakresie warunków właściwego stosowania wagi, ale zupełnie pominięto kwestie instrukcji obsługi. Ponadto w użytkowaniu służb kontrolnych są przyrządy kontrolno-pomiarowe, które nie podlegają kontroli metrologicznej, jak np. służące do pomiaru stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu oraz do badania w celu ustalenia w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu.

W § 7 projektu zawarto przepisy dotyczące drogowej kontroli stanu technicznego, zachowując dotychczasowe regulacje w tym zakresie (§ 6 dotychczasowego rozporządzenia), wprowadzone rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 11 maja 2018 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 948), które również wdrażało dyrektywę 2014/47/UE. W szczególności określa się obszary podlegające kontroli, wymóg sprawdzania dokumentacji dotyczącej dopuszczenia do ruchu pojazdu użytkowego, w tym protokół ze szczegółowej drogowej kontroli technicznej oraz zwolnienie z kontroli tych elementów, które – jak wynika z tej dokumentacji – były sprawdzone w okresie ostatnich 3 miesięcy. W odniesieniu do identyfikacji kontrolowanego pojazdu, zakresu i metodyki badania stanu technicznego oraz kryteriów oceny usterek, w ust. 4 odsyła się do załącznika nr 1 do rozporządzenia, który odpowiada załącznikowi II do wdrażanej dyrektywy. W ust. 5 określono ogólne warunki i zakres badania stanu technicznego pojazdów.

Z kolei w ust. 6-8 określono kategorie usterek oraz sposób klasyfikacji w przypadku ujawnienia podczas kontroli wielu usterek o różnych kategoriach.

Mając na względzie, że zgodnie z wdrażaną dyrektywą, drogowa kontrola stanu technicznego obejmuje również kontrolę zabezpieczenia ładunku, w ust. 9, odsyła się do załącznika nr 2, który określa metody kontroli w tym zakresie oraz klasyfikacje i kryteria oceny usterek, co odpowiada załącznikowi III do dyrektywy.

Podobnie jak w przypadku wstępnej drogowej kontroli technicznej, tak i w przypadku kontroli zabezpieczenia ładunku, metodyka i zakres kontroli oraz klasyfikacja i kryteria oceny usterek dotyczą nie tylko pojazdów użytkowych, tj. objętych dyrektywą, lecz również innych pojazdów.

W § 8 projektu uregulowano zagadnienia dotyczące zakresu wstępnej kontroli drogowej, której podlegają wszystkie pojazdy, oraz kierowanie pojazdu na szczegółową drogową kontrolę techniczną, której mogą być poddane tylko pojazdy użytkowe, objęte zakresem regulacji dyrektywy 2014/47/UE. W uzupełnieniu w ust. 3 proponuje się dookreślenie sposobu realizacji skierowania pojazdu na szczegółową drogową kontrolę techniczną, jeżeli wymaga to dojazdu do miejsca jej przeprowadzenia, tj. mobilnej stacji kontroli pojazdów lub wyznaczonego punktu przeprowadzania kontroli drogowej. W ust. 4 określa się postępowanie kontrolującego w przypadku, gdy po skierowaniu pojazdu na szczegółową drogową kontrolę techniczną będzie ją przeprowadzał inny kontrolujący. Z proponowanego ust. 5 wynika jednocześnie, że – zgodnie z dyrektywą 2014/47/UE – protokół jest sporządzany po przeprowadzeniu szczegółowej drogowej kontroli technicznej. Mając na względzie przewidziany w tej dyrektywie wzór protokołu, a także uwzględniając to, że podczas wstępnej kontroli drogowej sprawdza się dokumentację dotyczącą dopuszczenia pojazdu do ruchu, w tym protokół poprzedniej drogowej kontroli technicznej (§ 7 ust. 3 projektu), dla uniknięcia wątpliwości, które pozycje były poddane szczegółowej drogowej kontroli technicznej, w ust. 5 przewiduje się, analogicznie jak dotychczas (§ 6a ust. 6 obowiązującego rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego), wskazanie tych pozycji w odpowiedniej części protokołu. W projekcie określono wymóg sporządzania protokołu w dwóch egzemplarzach oraz postępowanie w tym względzie, natomiast ust. 7 odsyła do załącznika nr 3, określającego wzór protokołu szczegółowej drogowej kontroli technicznej, zgodny z załącznikiem IV do dyrektywy.

W § 9 ust. 1 pkt 1 projektu zawarto regulacje służące realizacji postanowień art. 81 ust. 11 pkt 2a lit. b ustawy – Prawo o ruchu drogowym – w przypadku, gdy wynik drogowej kontroli technicznej pojazdu użytkowego zarejestrowanego w Polsce wskazuje, że jego stan techniczny nie tylko ze względu na jednostkową usterkę zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska, ale jest ogólnie mówiąc na tyle niezadowalający, że konieczne jest poddanie go badaniu technicznemu w pełnym zakresie przewidzianym dla okresowego badania technicznego. Takie uprawnienie jest przewidziane w art. 14 ust. 2 wdrażanej dyrektywy.

Natomiast przepis ust. 1 pkt 2 służy wykonaniu postanowień art. 54d ust. 2 i 3 ustawy o transporcie drogowym w przypadku, gdy wynik drogowej kontroli technicznej pojazdu użytkowego

niezarejestrowanego w Polsce wskazuje, że pojazd ów zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska, co może uzasadniać poddanie pojazdu dodatkowej kontroli technicznej. Takie uprawnienie jest przewidziane w art. 14 ust. 2 wdrażanej dyrektywy.

W przypadku występowania z wnioskiem o „pełne” dodatkowe badanie techniczne pojazdu użytkowego zarejestrowanego w Polsce, w ust. 2 przewidziano załączenie kopii pierwszego egzemplarza protokołu szczegółowej drogowej kontroli technicznej, tj. egzemplarza, który pozostawia się w archiwum organu kontroli ruchu drogowego. Nie wydaje się przy tym zasadne, aby w przypadku wnioskowania do starosty o skierowanie pojazdu użytkowego na dodatkowe badanie techniczne protokół szczegółowej drogowej kontroli technicznej sporządzać w trzech egzemplarzach.

Dla ujednoczenia postępowania proponuje się określenie w załączniku nr 4 do rozporządzenia wzoru wniosku o skierowanie pojazdu użytkowego na dodatkowe badanie techniczne.

W § 10 i 11 uregulowano w sposób uniwersalny, tj. dla wszystkich uprawnionych kontrolujących, sposób potwierdzenia sprawdzenia zapisów tachografu analogowego oraz sposób przeprowadzenia i udokumentowania sprawdzenia zapisów zawartych w pamięciach tachografu cyfrowego i karty kierowcy, a także sposób postępowania w przypadkach szczególnych. W załącznikach od nr 5 do 8 określono dla funkcjonariuszy poszczególnych formacji wzory pieczęci potwierdzających sprawdzenie.

W § 12 projektu podtrzymano dotychczasowe (§ 8) uprawnienie kontrolującego do kierowania kontrolowanym pojazdem w określonych przypadkach, co z jednej strony ma zapewnić skuteczność kontroli, z drugiej zaś – bezpieczeństwo, jeżeli pojazd został zatrzymany w „nagłym” trybie, tj. po pościgu lub ze względu na uzasadnione podejrzenie, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ze względu na stan techniczny lub zachowanie się kierującego.

W § 13 projektu reguluje się problematykę dokonywania odczytu wskazań drogomierza kontrolowanego pojazdu. W ust. 1 proponuje się generalną regułę, aby odczytu wskazań drogomierza był obligatoryjny w odniesieniu do pojazdu zatrzymanego do kontroli, niezależnie, czy kontrola ma objąć stan techniczny tego pojazdu, czy tylko dokumentów, w tym stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdami. Wyjątkiem powinny być zorganizowane działania kontrolne mające na celu zbadanie trzeźwości możliwie największej liczby kierujących pojazdami.

Natomiast z ust. 2 wynika, że fakultatywny pozostawałby odczyt drogomierzy w pojeździe holowanym lub przewożonym. Uzależnione to byłoby od możliwości technicznych, np. niekiedy sposób holowania wyklucza potrzebę kierowania pojazdem i kierujący pojazdem holującym, np. pracownik pomocy drogowej, może nie mieć dostępu do holowanego pojazdu, aby umożliwić ów odczyt. W tym aspekcie istotne jest również bezpieczeństwo kontrolującego – np. podczas kontroli pojazdu służącego do transportu innych pojazdów (tzw. lawety) nie ma podstaw, aby od kontrolującego żądać wspinania się po tejże lawecie, zwłaszcza w okresie zimowym, gdy jej elementy mogą być oblodzone. Nierealne jest również, aby kontrolujący, w celu odczytu drogomierza, wydał w warunkach kontroli drogowej polecenie rozładowania transportu przewożonych samochodów. Jeszcze jedną istotną kwestią jest, że kierujący lawetą może nie mieć dostępu do przewożonych pojazdów, albo mogą być one pozbawione akumulatorów, co uniemożliwia odczyt. Dlatego też w takich przypadkach decyzję o dokonaniu odczytu pozostawia się kontrolującemu.

W ust. 3 przewidziano poszerzony zakres ustaleń związany z odczytem pojazdu niezarejestrowanego. Zakres danych technicznych będzie określony w rozporządzeniu Ministra Cyfryzacji wydanym na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Doprecyzowano również, że odczyt drogomierza pojazdu niezarejestrowanego nie dotyczy pojazdów przewożonych tranzytem przez obszar Polski, albowiem taki odczyt ma uzasadnienie tylko w odniesieniu do tych niezarejestrowanych pojazdów, które będą przedmiotem obrotu na terytorium RP.

W myśl ust. 4 odczytane wskazania drogomierza oraz inne dane – w przypadku pojazdów niezarejestrowanych – kontrolujący musi przekazać niezwłocznie do centralnej ewidencji pojazdów. Mając na uwadze postęp w zakresie rozbudowy funkcjonalności tej ewidencji, można założyć, że będzie się to odbywało drogą elektroniczną.

**W § 14** projektu reguluje się zagadnienie dotyczące wydania pokwitowania za zatrzymanie określonego dokumentu. W tym zakresie przepis ten dostosowano do art. 129 ust. 2 pkt 6 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w którym mówi się o zatrzymaniu karty kierowcy, oraz do art. 132a ust. 3 tej ustawy, który dotyczy zatrzymania za pokwitowaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego.

Dla uniknięcia wątpliwości wskazano również, że za każdy zatrzymany dokument jest wydawane odrębne pokwitowanie.

Tak jak dotychczas, w przypadku podstawy do skierowania pojazdu na dodatkowe badanie techniczne bezpośrednio przez organ kontroli ruchu (art. 81 ust. 11 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym), pokwitowanie za zatrzymanie dowodu rejestracyjnego pojazdu (pozwolenie czasowe) jest jednocześnie skierowaniem na to badanie. Jednakże, mając na względzie, że organ kontroli ruchu może także zawnioskować do starosty o skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne (art. 81 ust. 11 pkt 2a lit. b ustawy – Prawo o ruchu drogowym), zasadnym jest uwidocznienie tego faktu w pokwitowaniu. Ma to szczególne znaczenie zwłaszcza w przypadku zwrotu zatrzymanego dowodu rejestracyjnego, które odbywa się w formie elektronicznej.

Wzór pokwitowania określa załącznik nr 9, przy czym ze względu na zwiększenie się liczby dokumentów podlegających zatrzymaniu oraz w celu poprawy czytelności, w porównaniu do dotychczas stosowanego wzoru, proponuje się zwiększenie formatu blankietu pokwitowania A-6 na A-5.

W tym miejscu podkreślić należy, że ustawodawca, określając w art. 132a ust. 2 pkt 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, przesłankę do zatrzymania blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, nie wprowadził wymogu wydania pokwitowania, dlatego też we wzorze pokwitowania nie uwzględniono tego dokumentu.

**W § 15** uwzględnia się przypadek, gdy w celu fizycznej kontroli przewożonych odpadów konieczne jest zerwanie plomb. Taką opcję wprowadziła ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw. Jeżeli kontrola przewożonych odpadów nie wykazała nieprawidłowości staje się niezbędne ponowne oplombowanie pojazdu. W tym świetle wydaje się oczywistym, że czynność zerwania plomb oraz założenia plomb zastępczych powinna być odpowiednio udokumentowana, przede wszystkim z punktu widzenia kierującego pojazdem, odpowiedzialnego podczas przejazdu za ładunek. Ponowne oplombowanie wiąże się z koniecznością zaopatrzenia służb kontrolnych w plombownice oraz zapas plomb.

W ust. 3 wskazano dodatkowe zastrzeżenie, że plomby celne mogą być zerwane wyłącznie przez funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej, bo tylko funkcjonariusz tej służby jest uprawniony do ponownego założenia plomby celnej, zastępującej plombę zerwaną.

**W § 16** wskazano przesłanki, na podstawie których policjant może zrealizować wynikające z art. 129 ust. 2 pkt 13 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, uprawnienie do wnioskowania o ocenę stanu zdrowia kierującego pojazdem. Proponuje się przy tym, aby wniosek, aczkolwiek uprawnienie jest skierowane bezpośrednio do policjanta, podpisał jego przełożony. Mając na względzie art. 129a ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, adresatem tego przepisu jest również inspektor Inspekcji Transportu Drogowego.

**W § 17** wskazano z kolei przesłanki wnioskowania do starosty o skierowanie kierowcy lub motorniczego na egzamin sprawdzający jego kwalifikacje. Jest to uprawnienie policjanta wynikające z art. 129 ust. 2 pkt 13a ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Podobnie jak w przypadku wnioskowania

o ocenę stanu zdrowia (poddanie badaniu lekarskiemu) wniosek powinien podpisać przełożony. Przepis również jest adresowany do inspektora Inspekcji Transportu Drogowego.

W § 18 projektu uregulowano zagadnienie szczególnych warunków kontroli pojazdów zarejestrowanych w trybie art. 73 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tj. pojazdów rejestrowanych przez organy określonych służb. Zgodnie z art. 80a ust. 3 tej ustawy, w centralnej ewidencji pojazdów wyodrębnia się zbiór danych i informacji o tych pojazdach i umieszcza w bezpiecznym środowisku informatycznym. Faktem jest, że organy kontroli ruchu drogowego, w tym Policja, aktualnie nie mają bezpośredniego dostępu do tego zbioru. Stąd, w razie weryfikowania danych o takim pojeździe w centralnej ewidencji pojazdów, w odpowiedzi zwrotnej kontrolujący otrzyma komunikat, że pojazd w tejże ewidencji nie figuruje. Jediną zatem możliwością w warunkach kontroli drogowej jest zweryfikowanie danych o pojeździe oraz o zawarciu umowy ubezpieczenia OC posiadacza pojazdu na podstawie dokumentów dobrowolnie okazanych przez kierującego pojazdem.

Brak dostępu do wyodrębnionego zbioru nie tylko uniemożliwia szybką weryfikację danych o pojeździe i zawarciu umowy ubezpieczenia OC, lecz również dokonanie elektronicznego zatrzymania dowodu rejestracyjnego w przypadkach określonych w ustawie. Dlatego też, jeżeli taki przypadek został stwierdzony, w ramach szczególnych warunków kontroli pojazdów służb, policjant, o ile zweryfikował wymagane dane na podstawie okazanych dokumentów, musi poprzestać na wydaniu wiążącego polecenia, zabraniającego dalszego używania pojazdu, który zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska, bądź zezwalającego na dalsze jego używanie przez okres do 7 dni, ustnie określając warunki tego używania, podobnie jak w przypadku zatrzymania dowodu rejestracyjnego pojazdu figurującego w centralnej ewidencji pojazdów. W razie zaistnienia takiego przypadku policjant sporządza notatkę urzędową, której kopię przesyła się niezwłocznie organowi, który pojazd zarejestrował. Jeżeli były zastrzeżenia co do stanu pojazdu, uzasadniające warunkowe dopuszczenie do jego używania albo niedopuszczenie pojazdu do dalszego używania, zostanie to uwzględnione w notatce, a organ rejestrujący powinien taką informację wykorzystać zarządzając usunięciem usterek przed dopuszczeniem pojazdu do dalszego używania.

W § 19-21 projektu, poprzez przywołanie (podobnie jak dotychczas) odpowiednich przepisów dotyczących wykonywania kontroli ruchu drogowego przez policjanta, reguluje się wykonywanie tej kontroli przez inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, funkcjonariusza Straży Granicznej oraz funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej, zwanej dalej „SC-S”.

Mając na względzie, że funkcjonariusze Straży Granicznej nie są uprawnieni do zatrzymania dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem dotychczasowe przepisy (§ 12 ust. 3) przewidują, jeżeli zachodzi taka konieczność, powiadomienie właściwej jednostki Policji. W praktyce zdarza się, że funkcjonariusze Straży Granicznej wykonują swoje zadania, w tym kontrolują ruch drogowy, w tym samym miejscu co inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Z tego też względu powiadomianie Policji, gdy zachodzi konieczność zatrzymania prawa jazdy kierującemu pojazdem, byłoby nieracjonalne. Dlatego też w § 20 ust. 2 projektu proponuje się uzupełnienie dotychczasowego przepisu o możliwość powiadomienia Inspekcji Transportu Drogowego. Jednakże ogranicza się to, zgodnie z zasadniczym zakresem uprawnień inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, do kierujących pojazdami użytkowymi.

Podobnie proponuje się w odniesieniu do wykonywania zadań przez funkcjonariuszy SC-S (§ 21 ust. 2 projektu). Funkcjonariusze ci również nie są uprawnieni do zatrzymywania dokumentów stwierdzających dopuszczenie pojazdu do ruchu, tj. dowodów rejestracyjnych i pozwoleń czasowych oraz profesjonalnych dowodów rejestracyjnych. Jednakże w przypadku tych dokumentów, w związku ze zmianami w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzonymi ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1556), funkcjonariusze SC-S z dniem 1 stycznia 2020 r. takie uprawnienia otrzymają. Dlatego też w projekcie wyodrębniono dodatkowy przepis (§ 21 ust. 3

projektu), wskazujący tryb postępowania funkcjonariusza SC-S w przypadku konieczności zatrzymania dowodu rejestracyjnego lub odpowiadającego mu dokumentu. Takie rozwiązanie umożliwi uchylenie stosowania tego przepisu z dniem wejścia w życie wspomnianych zmian w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, co zostało uregulowane w § 27 projektu.

W § 22 określa się wykonywanie kontroli ruchu drogowego w zakresie kontroli transportu odpadów oraz warunków związanych z tym transportem przez inspektorów Inspekcji Ochrony Środowiska. Podkreślenia wymaga, że nie jest to służba umundurowana, dlatego też projekt przewiduje wykonywanie tej kontroli w obecności funkcjonariusza lub inspektora formacji umundurowanej. Jednakże, tak jak w przypadku osoby działającej w imieniu zarządcy drogi, przewiduje się, aby inspektor Inspekcji Ochrony Środowiska nosił ubiór zapewniający mu łatwą rozpoznawalność – w praktyce chodzi tu o kamizelkę z elementami odblaskowymi i zaopatrzonej w logo Inspekcji oraz jej nazwę.

Projekt przewiduje, że sygnały do zatrzymania inspektor Inspekcji Ochrony Środowiska (IOŚ) może podawać poruszając się wyłącznie pieszo. Łączy się to z przyjętym założeniem, że inspektor IOŚ może wykonywać czynności kontrolne tylko w obecności kontrolujących przynależących do formacji umundurowanych.

W § 23 i 24 projektu generalnie powielono dotychczasowe przepisy (§ 14 i 15) dotyczące wykonywania czynności kontrolnych przez strażników straży gminnych (miejskich), strażników leśnych, strażników Straży Parku oraz osoby działające w imieniu zarządcy drogi, szkolenia tej grupy kontrolujących. Dokonano natomiast modyfikacji doprecyzowującej, że upoważnienie do kontroli ruchu drogowego przez ww. osoby na obszarze m.st. Warszawy wydaje Komendant Stołeczny Policji. W dotychczasowych przepisach z jednej strony przewidywano, że upoważnienie wydaje komendant powiatowy (miejski) Policji, z drugiej zaś – na wzorze upoważnienia do kontroli jako jeden z organów wydających wskazano komendanta rejonowego Policji. Ta niejednoznaczność wymagała doprecyzowania przepisów – zostało to uwzględnione w treści § 24 ust. 4 oraz we wzorze upoważnienia określonym w załączniku nr 14.

Niewielkie zmiany dotyczą programu szkolenia strażników gminnych (miejskich), co zostało uwzględnione w załączniku nr 13. Zmiany te wynikają z uprawnienia tych strażników do kontroli ruchu w zakresie stosowania się do ograniczenia ruchu w strefie czystego transportu, określonej w uchwale rady gminy, wydanej na podstawie art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Uprawnienie to wymaga również uwzględnienia w upoważnieniu do wykonywania kontroli ruchu drogowego. Proponuje się, aby wymiana upoważnień do kontroli nastąpiła w ciągu 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

Ponadto w programie dla strażników gminnych (miejskich) uwzględnia się zagadnienie związane z możliwością czy wręcz z koniecznością weryfikowania danych o pojeździe w centralnej ewidencji pojazdów, co zostało wprowadzone ustawą z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957).

W § 25 projektu zachowano dotychczasowe regulacje (§ 16) określające nakazany sposób zachowania się kontrolowanego uczestnika ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem kierującego pojazdem, który otrzymał sygnał do zatrzymania pojazdu.

W § 26 projektu zawarto przepisy przejściowe. Generalnie projektowane przepisy w zakresie szkolenia (w tym program szkolenia) i wydawania upoważnień do kontroli dla strażników leśnych, strażników Straży Parku oraz osób działających w imieniu zarządcy drogi są takie jak dotychczas obowiązujące. Dlatego też dla tej grupy kontrolujących szkolenia rozpoczęte i niezakończone do dnia wejścia w życie rozporządzenia mogą być z powodzeniem prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów. Również mogą zachować swoją ważność upoważnienia do kontroli.



Z dniem 1 marca 2017 r. weszła w życie ustawa o Krajowej Administracji Skarbowej, w wyniku której dotychczasowa Służba Celna została zastąpiona Służbą Celno-Skarbową. Ta zmiana wymagała m.in. zmiany wzoru pieczęci stosowanych przez funkcjonariuszy tej służby podczas kontroli zapisów tachografów. Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lutego 2017 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 436), które weszło w życie z dniem 1 marca 2017 r., wprowadzono nowy wzór pieczęci, odpowiadający aktualnej nazwie służby, jednakże zachowano ważność pieczęci wydanych na podstawie przepisów obowiązujących przed 1 marca 2017 r. do czasu ich wymiany, maksymalnie przez okres 3 lat, a więc do dnia 1 marca 2020 r. W ust. 4 proponuje się zachowanie ważności „starych” pieczęci wskazując konkretną datę, do której powinny zostać wymienione.

Podkreślić należy, że wzór protokołu drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych określony w dotychczasowym rozporządzeniu w istocie jest zgodny z dyrektywą nr 2014/47/UE. Nowy wzór, poza tytułem, różni się tylko zaktualizowaną treścią odnośnika nr 10, jest zatem zasadnym czasowe utrzymanie w użyciu protokołów według dotychczasowego wzoru, jednak nie dłużej niż 6 miesięcy.

§ 27 określa termin wejścia w życie rozporządzenia, który powinien wynikać z dnia wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym. Jednakże, ponieważ przepisy ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny w zakresie dotyczącym odczytu drogomierza, wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., racjonalne jest, aby § 13, dotyczący tego zagadnienia, również wszedł w życie z tą datą.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega obowiązkowi przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia 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.) i w związku z tym nie podlega procedurze notyfikacji.

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) projekt rozporządzenia został udostępniony w portalu GOV.PL na stronie podmiotowej Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji. Ponadto zgodnie z § 52 ust. 1 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 został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia nie podlegał dokonaniu oceny OSR przez koordynatora OSR w trybie § 32 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

Brak jest możliwości podjęcia alternatywnych w stosunku do nowelizacji przedmiotowego rozporządzenia środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.



<p><b>Nazwa projektu:</b> rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie kontroli ruchu drogowego</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:</b> Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:</b> Mariusz Kamiński – Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</b> Dariusz Minkiewicz, Zastępca Dyrektora Departamentu Porządku Publicznego MSWiA, tel. (022) 60-140-70</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 23 września 2019 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Art. 131 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.)</p> <p><b>Nr w wykazie prac:</b> 529</p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wydania nowego rozporządzenia wynika ze zmiany zakresu upoważnienia określonego w art. 131 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) oraz potrzeby dostosowania przepisów wykonawczych do nowych zmian wprowadzonych ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1466), która wdraża do prawa krajowego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylająca dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.4.2014 str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).

Ponadto projekt przewiduje zmiany przepisów dotyczących kontroli ruchu drogowego, które wynikają z:

- 1) ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. poz. 317), która wprowadziła przepisy o ograniczeniu ruchu w strefie czystego transportu. Obowiązujące przepisy wykonawcze wymagają uzupełnienia programu szkolenia strażników gminnych (miejskich) oraz upoważnienia do wykonywania przez nich kontroli ruchu drogowego;
- 2) ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957), na mocy której m.in. strażnicy gminni (miejscy) są uprawnieni do weryfikowania danych o pojazdach, w tym danych o dokumentach pojazdu w centralnej ewidencji kierowców, co wymaga uzupełnienia programu szkolenia strażników gminnych;
- 3) ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o inspekcji ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1479), na mocy której do kontroli ruchu drogowego w zakresie transportu odpadów upoważnieni zostali inspektorzy Inspekcji Ochrony Środowiska;
- 4) ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1592), wdrażającej do zakresu kontroli ruchu drogowego również kontrolę transportu odpadów, w tym m.in. prawo do zrywania plomb w celu fizycznej kontroli przewożonych odpadów;
- 5) ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. 870) wprowadzającej odczyt drogomicznych pojazdów w toku kontroli ruchu drogowego.

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

Projekt przewiduje zachowanie większości dotychczasowych obowiązujących regulacji w zakresie przeprowadzania kontroli ruchu drogowego oraz wdrożenie nowych, wynikających z jednej strony z poszerzenia zakresu upoważnienia zawartego w art. 131 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym o „szczególne warunki wykonywania kontroli ruchu drogowego pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, z wyłączeniem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, z drugiej zaś – z doświadczeń płynących ze stosowania przepisów dotychczas obowiązującego rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego. Ponadto projekt dostosowuje dotychczasowe regulacje w zakresie drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych do regulacji wprowadzanych ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym, tak by uniknąć powielania przepisów w powyższym zakresie w ustawie i akcie wykonawczym. Projekt uwzględnia również wykonywanie kontroli ruchu drogowego przez inspektorów Inspekcji Ochrony Środowiska, którzy uzyskali określone do tego uprawnienia z dniem 8 sierpnia 2018 r. na podstawie ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. poz. 1479).

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

Nie przeprowadzono porównania

**4. Podmioty, na które oddziałuje projekt**

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Policja	Ok. 60 tys. policjantów służby prewencyjnej uprawnionych m.in. do wstępnej kontroli	KGP	Stosowanie dotychczasowych oraz nowych przepisów dotyczących wykonywania kontroli drogowej, w tym drogowej kontroli technicznej pojazdów użytkowych oraz zabezpieczenia ładunku.
Komendant wojewódzki/Stołeczny Policji	17		Zaopatrzenie jednostek w zestawy do zakładania plomb zastępczych
Komendant: Stołeczny, Powiatowy, Miejski Policji	337 (1+336)		Wydawanie upoważnień do kontroli ruchu drogowego
Inspekcja Transportu Drogowego	Ok. 700 inspektorów uprawnionych do kontroli stanu technicznego pojazdów, zwłaszcza pojazdów użytkowych	ITD	j.w.
Straż Graniczna	16 045 tys.	DPP MSWiA	j.w.
Służba Celno-Skarbowa	Ok. 10 000 funkcjonariuszy	Minister Rozwoju i Finansów	j.w.
Inspekcja Ochrony Środowiska	1170	GDOŚ	Stosowanie przepisów dotyczących kontroli ruchu drogowego w zakresie otrzymanych uprawnień
Straże gminne (miejskie)	Ok. 8 492 tys.	DPP MSWiA	j.w.
Straże Leśne i Straż Parku	1000 – Straż Leśna 110 – Straż Parków	GDLP MŚ	j.w.
Osoby działające w imieniu zarządcy drogi	Brak możliwości określenia liczebności tej grupy uprawnionych do kontroli ruchu drogowego		j.w.
Uczestnicy ruchu drogowego	Nie da się określić		

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

Projekt rozporządzenia został umieszczony w portalu GOV.PL na stronie podmiotowej Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, 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) oraz zgodnie z § 52 ust. 1 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 został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2019 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)
<b>Dochody ogółem</b>		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Wydatki ogółem</b>		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST												0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)												0,00
<b>Saldo ogółem</b>		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
budżet państwa		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
JST		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Źródła finansowania	<p>Wejście w życie przedmiotowego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych w rozumieniu art. 50 ustawy o finansach publicznych, tj. zwiększenia wydatków lub zmniejszenia dochodów jednostek sektora finansów w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.</p> <p>Finansowanie zadań ustawowych Policji odbywa się ze środków budżetu państwa, część 42 (sprawy wewnętrzne).</p>											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowana regulacja nie będzie wywierać dodatkowego wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego. Ewentualne wydatki powstałe w związku z realizacją przepisów projektowanego rozporządzenia zostaną pokryte przez odpowiednie służby w ramach ich obecnych limitów budżetowych.</p> <p>Projekt stanowi kontynuację regulacji zawartych w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego, w związku z czym wpływ regulacji na sektor finansów publicznych w zakresie dotyczącym:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>wymiany pieczęci potwierdzającej dokonanie kontroli tachografu przez funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej – został wykazany w OSR do projektu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego, w którym uwzględniono utworzenie Służby Celno-Skarbowej, w miejsce dotychczasowej Służby Celnej; rozporządzenie zostało wydane w dniu 24 lutego 2017 r. (Dz. U. poz. 436) i weszło w życie z dniem 1 marca 2017 r.;</li> <li>wdrożenia dyrektywy 2014/47/UE – został wykazany w OSR do projektu rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniającego rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego, w którym zawarto regulacje wdrażające tę dyrektywę na poziomie aktu podstawowego; rozporządzenie zostało wydane w dniu 11 maja 2018 r. (Dz. U. poz. 948) i weszło w życie z dniem 20 maja 2018 r.</li> </ol> <p>Ustawą z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1592), poprzez zmianę art. 129 ust. 2 w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uprawniono policjantów, inspektorów ITD, funkcjonariuszy Straży Granicznej oraz funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej do zrywania plomb, celem fizycznej kontroli odpadów. Zerwanie plomby stosowanej w wewnętrznych procedurach bezpieczeństwa wiąże się z koniecznością założenia plomby zastępczej przez kontrolującego transport odpadów. Wymaga to zaopatrzenia funkcjonariuszy niektórych służb w plombownice oraz akcesoria do plombowania (plomby, linki, druty, żyłki plombownicze itp.) albo – alternatywnie – w plomby niewymagające używania plombownic. Ze względu na urzędowy charakter tych czynności zasadnym jest, aby były to plomby dające się zidentyfikować (np. numerowane) oraz oznaczone nazwą lub logo formacji. Możliwe jest tu zastosowanie tradycyjnych plombownic z datownikiem</p>											

lub różnego rodzaju numerowanych samozaciskowych plomb plastikowych, z opcją nadruku (np. logo).

Orientacyjny koszt 1 plombownicy z datownikiem wynosi 400 zł, a koszt 100 szt. akcesoriów (plomba + żyłka lub drut plombowniczy) – ok. 15 zł, co daje jednostkowy koszt zestawu do plombowania w kwocie ok. 415 zł. W przypadku zastosowania nowoczesnych plomb plastikowych koszt 100 szt., łącznie z dodatkowym nadrukiem, wynosi 40-50 zł. W pierwszym przypadku łączny koszt zaopatrzenia 358 jednostek Policji (17 komend wojewódzkich, 336 komend powiatowych i miejskich, 7 komend rejonowych) wynosi ok. 148 570 zł – w drugim – 14 320 – 17 900 zł. Racjonalność przemawia za przyjęciem drugiego wariantu.

Powyższe wyliczenie powinno być uzupełnione o wydatki innych formacji uprawnionych w ramach kontroli ruchu drogowego do zrywania plomb celem fizycznej kontroli przewożonych odpadów.

Jako punkt wyjściowy założono zaopatrzenie danej jednostki w 100 szt. plomb zastępczych. Brak jest realnej możliwości określenia przewidywanej, w skali roku, liczby zakładanych plomb zastępczych, a więc wydatki z tym związane powinny być ponoszone przez daną formację na bieżąco.

W projekcie przewidziano również nowy wzór pokwitowania za zatrzymane dokumenty, który z dniem wejścia w życie rozporządzenia powinien zastąpić wzór dotychczasowy. Policja corocznie zatrzymuje, za pokwitowaniem, ok. 100 tys. praw jazdy oraz ok. 500 tys. dowodów rejestracyjnych, a więc w skali roku potrzeba ok. 600 tys. pokwitowań. Mając na względzie, że projektowany format pokwitowania (A-5) będzie większy od dotychczasowego (A-6), należy liczyć się ze wzrostem cen bloczków pokwitowań według nowego wzoru. Na podstawie ofert dostępnych w Internecie szacuje się, że przy nakładzie 10 000 cena jednego bloczka (25 szt., oryginał + kopia), wyniesie ok. 68 zł, a więc o ok. 45% więcej od ceny dotychczasowej (47 zł). Przy zapotrzebowaniu rocznym wynoszącym ok. 24 tys. bloczków, roczny koszt zakupu bloczków pokwitowań według nowego wzoru będzie większy od dotychczasowego o 50 400 zł. Podkreślić należy, że w skali roku owe 500 tys. dowodów rejestracyjnych zatrzymanych przez policjantów stanowi ok. 95% wszystkich dowodów rejestracyjnych zatrzymanych podczas kontroli drogowej. Tak więc pozostali funkcjonariusze uprawnionych do tego formacji, zatrzymują rocznie ok. 26 tys. takich dokumentów. Przy zachowaniu podanych powyżej cen (choć ze względu na mniejszy nakład, ceny mogą być nieco wyższe) można przyjąć, że roczne koszty zakupu bloczków pokwitowań przez pozostałe służby będą większe o ok. 2 200 zł.

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedmiotowy projekt z uwagi na swój charakter nie zawiera regulacji dotyczących majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej, a zatem nie podlega obowiązkowi dokonania oceny przewidywanego wpływu proponowanych rozwiązań na działalność mikro, małych i średnich przedsiębiorców, stosownie do przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292, z późn. zm.).						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	-						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie przewiduje się wpływu projektowanej regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także na osoby niepełnosprawne i osoby starsze, obywateli i gospodarstwa domowe.
--	---

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak  
 nie  
 nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

- tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz:

Od dnia 1 stycznia 2020 r. elektroniczna powinna objąć przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów informacji o odczycie wskazań drogomierza oraz innych wymaganych danych w przypadku pojazdu niezarejestrowanego. Po wejściu w życie art. 54d-54f ustawy o transporcie drogowym, wprowadzanych ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1446), elektroniczna powinna objąć również przekazywanie Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego informacji o stwierdzeniu podczas drogowej kontroli technicznej pojazdu użytkowego zarejestrowanego za granicą usterek zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego lub naruszających wymagania ochrony środowiska i konieczności wystąpienia do państwa rejestracji tego pojazdu o poddanie go dodatkowemu badaniu technicznemu.

Natomiast w aktualnym stanie prawnym nie przewiduje się elektroniczności występowania do starosty z wnioskiem o ocenę stanu zdrowia kierującego pojazdem bądź o skierowanie kierowcy lub motorniczego na egzamin sprawdzający jego kwalifikacje. Również nie jest przewidziana elektroniczna, w tym odnotowanie w centralnej ewidencji pojazdów, wniosku o skierowanie pojazdu na dodatkowe „pełne” badanie techniczne pojazdu.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanej regulacji na rynek pracy.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

- demografia  
 mienie państwowe

- informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na ww. obszary.

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie projektowanej regulacji nastąpi z dniem jej wejścia w życie.

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

Ze względu na charakter wprowadzanej regulacji nie jest planowana ewaluacja efektów projektu, a tym samym nie przewiduje się stosowania mierników ewaluacji.

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

Brak.

