**UZASADNIENIE**

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniające rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego jest wydawane na podstawie art. 131 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.).

Część projektowanych regulacji rozporządzenia w sprawie kontroli ruchu drogowego ma źródło w przepisach dyrektywy delegowanej Komisji (UE) 2021/1716 z dnia 29 czerwca 2021 r. zmieniającej dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE w odniesieniu do zmian w oznaczeniach kategorii pojazdów wynikających ze zmian w prawodawstwie dotyczącym homologacji typu (Dz. Urz. UE L 342 z 27.9.2021, str. 45). Dyrektywa delegowana Komisji dokonała zmiany niektórych przepisów dyrektywy 2014/47/UE, wprowadzając w miejsce oznaczenia kategorii ciągnika kołowego T5 nowe oznaczenia kategorii tych pojazdów, tj. T1, T2, T3, T4.1, T4.2 i T4.3 z indeksem „b”, oznaczającym pojazdy o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h. Jednocześnie należy wskazać, że Ministerstwo Infrastruktury proceduje obecnie *projekt ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia* (UC80). Projekt w zasadniczej części wdraża dyrektywę delegowaną 2021/1716 w zakresie dotyczącym kontroli stanu technicznego ciągników kołowych o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h. Projekt wprowadza nowe oznaczenia kategorii tych pojazdów, jednocześnie pozostawiając w obrocie prawnym dotychczasowe oznaczenie kategorii T5, dotyczące pojazdów użytkowanych na podstawie dotychczasowych przepisów o homologacji ciągników rolniczych i leśnych.

W tym kontekście należy wskazać, że obowiązujące rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego, zgodnie z dyrektywą 2014/47/UE, przewiduje możliwość poddania szczegółowej drogowej kontroli technicznej ciągnika rolniczego kategorii T5 (tj. ciągnika rolniczego o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h), który jest użytkowany na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy.

W celu realizacji art. 2 dyrektywy delegowanej, uwzględniając projekt UC80, niniejszy projekt rozporządzenia przewiduje zmianę tych przepisów, w których bezpośrednio mówi się o ciągniku rolniczym kategorii T5.

W § 1 pkt 1 projektu aktualizuje się definicję pojazdu użytkowego (§ 1 ust. 2 pkt 3).

W § 1 pkt 2 projektu aktualizuje się § 5 ust. 3, określający obszary drogowej kontroli technicznej pojazdu użytkowego, z wyjątkiem ciągnika rolniczego kategorii T5, użytkowanego przez podmiot o wysokim współczynniku ryzyka w zakresie występowania określonych naruszeń.

W § 1 pkt 4 projekt przewiduje zmianę wzoru protokołu szczegółowej drogowej kontroli technicznej zawierającego wykaz kontrolny, poprzez uwzględnienie w nim nowych oznaczeń kategorii ciągników kołowych.

W § 2 zawarto przepis przejściowy, na mocy którego formularze protokołów takiej kontroli według dotychczasowego wzoru będą używane nadal, do czasu wyczerpania nakładu, jednak nie dłużej niż przez 12 miesięcy. W przypadku dokumentowania szczegółowej drogowej kontroli technicznej ciągników kołowych kategorii T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b lub T4.3b, będzie możliwie używanie dotychczasowych formularzy, po skreśleniu w poz. 4 pkt 7 formularza oznaczenia „T5” i wpisaniu obok oznaczenia kategorii ciągnika kołowego poddanego kontroli. Takie czasowe rozwiązanie nie wpłynie w żaden sposób na prawidłowość dokumentowania tej kontroli. Podkreślić należy, że szczegółowa drogowa kontrola techniczna ciągników rolniczych, o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 40 km/h, użytkowanych do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy w Polsce ma charakter marginalny.

Ponadto, ze względu na dotychczasowe zmiany ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, wprowadzone ustawami:

* z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1997), w zakresie zatrzymania nowego dokumentu, tj. karty kwalifikacji kierowcy (zmiana obejmująca dodanie nowego art. 135c; zmiana wejdzie w życie z dniem 6 kwietnia 2022 r.),
* z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2328), w zakresie określenia nowej podstawy zatrzymania prawa jazdy (zmiana obejmująca dodanie nowego punktu 2a odpowiednio w art. 145 ust. 1 i art. 135a ust. 1; zmiana weszła w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.),

w projekcie rozporządzenia zmieniającym rozporządzenie MSWiA w sprawie kontroli ruchu drogowego zaproponowano aktualizację wzoru pokwitowania za zatrzymane dokumenty.

Uwzględniając powyższe, w § 1 pkt 3 projektu przewiduje się nadanie nowego brzmienia zdaniu pierwszemu w ust. 1 w § 13, tak by przepis ten uwzględniał również wydanie pokwitowania za zatrzymanie karty kwalifikacji kierowcy.

Z kolei w § 1 pkt 5 wprowadza się zmianę załącznika określającego wzór pokwitowania za zatrzymanie dokumentu. W nowym pokwitowaniu, część dotyczącą dokumentów zatrzymywanych kierującemu pojazdem (strona 1), w której oznacza się rodzaj zatrzymanego dokumentu, uzupełnia się o pole „karta kwalifikacji kierowcy”. Z kolei w pouczeniu aktualizuje się podstawy prawne zatrzymania prawa jazdy, uwzględniając zatrzymanie tego dokumentu na podstawie art. 135a ust. 1 pkt 2a albo art. 135a ust. 1 pkt 2a ustawy - Prawo o ruchu drogowym, tj. w związku z ujawnieniem naruszenia przez kierowcę wykonującego przewozy drogowe określonych zasad rejestrowania swojej aktywności, w tym używania tachografu.

W § 3 zawarto przepis przejściowy, na mocy którego pokwitowania za zatrzymane dokumenty według dotychczasowych wzorów mogą być stosowane nadal (do wyczerpania nakładu), jednak nie dłużej niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

Należy podkreślić, że od dnia 9 lutego 2022 r. obowiązuje nowy wzór pokwitowania zatrzymania dokumentów. Został on określony rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 13 stycznia 2022 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 163). W tym akcie prawnym przewidziano możliwość dalszego stosowania pokwitowania według wzoru określonego wcześniej, tj. w rozporządzeniu pierwotnym. W związku z powyższym, w obrocie prawnym przez pewien czas będą mogły występować trzy wzory pokwitowań. Mając jednak na względzie różnice pomiędzy poszczególnymi zmianami, objawiające się przede wszystkim w sferze informacyjnej zawartej w pouczeniu, w ocenie projektodawcy, w żaden sposób nie będzie to rzutowało na prawidłowość dokumentowania czynności zatrzymania określonego dokumentu przez funkcjonariusza kontroli ruchu drogowego.

W § 4 zaprojektowano termin wejścia w życie rozporządzenia na dzień 27 września 2022 r. Wskazany termin wejścia w życie rozporządzenia związany jest z przepisami wdrażającymi dyrektywę delegowaną Komisji 2021/1716. Wyjątek stanowić będą przepisy § 1 pkt 3 i 5 oraz § 3, które wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia rozporządzenia.

Projekt nie wywiera wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców, oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów technicznych, tym samym nie podlega procedurze notyfikacji zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

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