



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-0610-111-22

Druk nr 2540
Warszawa, 9 sierpnia 2022 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej



U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002) wprowadza się następujące zmiany:

1) w odnośniku nr 1:

a) uchyla się pkt 11 i 12,

b) po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a)dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25);”,

c) w pkt 13 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 14 w brzmieniu:

„14) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Dz. Urz. UE L 68 z 13.03.2015, str. 9).”;

2) w art. 2 pkt 39 otrzymuje brzmienie:

„39) pojazd zabytkowy – pojazd, który spełnia łącznie następujące warunki:

a) jest wpisany, na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków,

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, ustawę z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz ustawę z dnia 17 listopada 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

- b) ma co najmniej 30 lat,
 - c) jego typ nie jest już produkowany,
 - d) nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych;”;
- 3) w art. 66a po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Cechę identyfikacyjną umieszcza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów wskazanej w decyzji, o której mowa w ust. 2.”;
- 4) w art. 72 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dodatkowo wymaga się dokumentów potwierdzających spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 pkt 39, w stosunku do pojazdu zabytkowego. Dokumentem potwierdzającym spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 pkt 39 lit. b–d, jest pisemna opinia rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a.”;
- 5) w art. 80a po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W ewidencji gromadzi się również dane o:

 - 1) stacjach demontażu lub punktach zbierania pojazdów;
 - 2) diagnostach;
 - 3) przedsiębiorcach i innych podmiotach prowadzących stację kontroli pojazdów.”;
- 6) w art. 80b:
 - a) w ust. 1:
 - pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) o badaniach technicznych pojazdu oraz czynnościach diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu;”;
 - po pkt 10 dodaje się pkt 10a i 10b w brzmieniu:

„10a) o diagnostach:

 - a) imię i nazwisko,
 - b) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – datę urodzenia, serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,
 - c) numer ewidencyjny,
 - d) numer dokumentu uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych lub numer świadectwa kompetencji diagnosty,
 - e) informacje o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych,

- f) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony;
- 10b) o przedsiębiorcach i innych podmiotach prowadzących stację kontroli pojazdów:
 - a) firmę przedsiębiorcy albo nazwę podmiotu oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania,
 - b) adres stacji kontroli pojazdów,
 - c) numer identyfikacyjny REGON,
 - d) numer identyfikacji podatkowej (NIP),
 - e) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów,
 - f) zakres badań technicznych,
 - g) datę wpisu do rejestru,
 - h) datę wykreślenia z rejestru,
 - i) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ewidencyjnymi, datą zatrudnienia i datą ustania zatrudnienia.”,
- b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku upoważnionych komórek organizacyjnych lub stacji kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1, w ewidencji nie gromadzi się danych, o których mowa w ust. 1 pkt 10a i 10b.”,
- c) w ust. 2 wyrazy „pkt 8–18” zastępuje się wyrazami „pkt 8–10, 10a lit. e i pkt 11–18”;
- 7) w art. 80ba w ust. 1:
 - a) w pkt 1 wyrazy „pkt 12” zastępuje się wyrazami „pkt 10b, 12”;
 - b) w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego – w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 10a.”;
- 8) uchyla się art. 80be;
- 9) w art. 81:
 - a) w ust. 11 w pkt 2 w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy;”;
 - b) po ust. 12a dodaje się ust. 12b i 12c w brzmieniu:

„12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. W dokumentacji fotograficznej zamieszcza się wyraźne zdjęcie przedstawiające bryłę pojazdu na stanowisku kontrolnym do wykonywania badań technicznych wraz z tablicą rejestracyjną i zdjęcie przedstawiające wskazanie drogomierza oraz informacje dotyczące daty i godziny wykonania dokumentacji. Dokumentacji fotograficznej nadaje się numer tożsamy z numerem z rejestru badań technicznych pojazdów.

12c. Dokumentację fotograficzną przechowuje się w stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów niszczy dokumentację fotograficzną, w sposób uniemożliwiający identyfikację pojazdu, którego dotyczyła, po upływie okresu jej przechowywania.”,

c) po ust. 14 dodaje się ust. 14a w brzmieniu:

„14a. W przypadku przeprowadzenia okresowego badania technicznego nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą tego badania i nie później niż 30 dni po upływie wyznaczonej daty tego badania termin następnego okresowego badania technicznego ustala się, licząc od wyznaczonej daty tego badania.”;

10) po art. 81b dodaje się art. 81c w brzmieniu:

„Art. 81c. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu zgłasza diagnoście zastrzeżenia do przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu. Diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i wpisuje zgłoszone zastrzeżenia w jego treści.

2. Zgłoszenie zastrzeżeń zgodnie z ust. 1 stanowi podstawę do wystąpienia do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego.

3. Z wnioskiem, o którym mowa w ust. 2, właściciel lub posiadacz pojazdu może wystąpić w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia badania technicznego, do którego zgłosił zastrzeżenia, w formie pisemnej, w postaci papierowej albo elektronicznej. Do wniosku dołącza się kopię zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1.

4. Ponowne badanie techniczne jest przeprowadzane w stacji kontroli pojazdów, w której zostało przeprowadzone badanie techniczne, do którego istnieje uzasadnione przypuszczenie, że zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa.

5. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie później niż w terminie 7 dni od dnia wystąpienia z wnioskiem przez właściciela lub posiadacza pojazdu uzgadnia z nim termin przedstawienia pojazdu do ponownego badania technicznego w formie pisemnej, w postaci papierowej albo elektronicznej.

6. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta, który wykonał badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1. Ponowne badanie techniczne przeprowadza się w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, który posiada uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. W przypadku nieobecności diagnosty, który wykonał badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1, ponowne badanie techniczne może być przeprowadzone przez innego diagnostę, zatrudnionego w stacji kontroli pojazdów.

7. Pracownik Transportowego Dozoru Technicznego, o którym mowa w ust. 6, ostatecznie rozstrzyga o stwierdzeniu naruszeń, o których mowa w ust. 1, albo o ich braku. W przypadku stwierdzenia tych naruszeń diagnosta przeprowadzający ponowne badanie techniczne wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

8. Koszty ponownego badania technicznego w przypadku niestwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa właściciel lub posiadacz pojazdu.

9. Koszty ponownego badania technicznego w przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, w której zostało przeprowadzone badanie techniczne.”;

11) w art. 83:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Badanie techniczne przeprowadza się po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego i opłaty ewidencyjnej lub opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w:”;

b) po ust. 1a dodaje się ust. 1aa–1ah w brzmieniu:

„1aa. Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie pobiera się w przypadku przeprowadzenia badania technicznego po upływie 30 dni

od wyznaczonej daty tego badania. Opłaty nie pobiera się za przeprowadzenie badania technicznego, dla którego wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie:

- 1) czasowego wycofania pojazdu z ruchu zgodnie z art. 78a albo
- 2) uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, w związku z którym pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu, albo
- 3) uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną.

1ab. Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pobiera niezależnie od opłaty za przeprowadzenie badania technicznego, w wysokości odpowiadającej 100% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego.

1ac. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz odsetki za zwłokę od tych opłat stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

1ad. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów:

- 1) ewidencjonuje opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie;
- 2) odprowadza opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym opłaty zostały pobrane;
- 3) sporządza i przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym badania techniczne zostały przeprowadzone, miesięczne sprawozdanie obejmujące informacje i dane o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetkach za zwłokę od tych opłat, zgodnie z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 1e pkt 2;
- 4) sporządza i przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego korektę miesięcznego sprawozdania, zgodnie z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 1e pkt 2 – w przypadku niedopłaty

albo nadpłaty w odprowadzeniu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

1ae. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1ad pkt 3, albo korekta, o której mowa w ust. 1ad pkt 4, opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, przekazuje się za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego lub na adres do doręczeń elektronicznych w rozumieniu ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 569 i 1002).

1af. Od nieodprowadzonych i nieterminowo odprowadzonych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie pobiera się odsetki za zwłokę, w wysokości odsetek za nieterminowe regulowanie zobowiązań podatkowych.

1ag. Do należności z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz odsetek za zwłokę od opłat, o których mowa w ust. 1af, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, z wyłączeniem art. 75 § 4a w zakresie określenia w decyzji stwierdzającej nadpłatę wysokości zobowiązania podatkowego oraz art. 75 § 4b, z tym że uprawnienia organu podatkowego przysługują Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

1ah. Ściągnięcie należności z tytułu należnych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz odsetek za zwłokę od opłat, o których mowa w ust. 1af, następuje na podstawie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji – w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest wierzycielem tych należności.”,

c) po ust. 1c dodaje się ust. 1ca w brzmieniu:

„1ca. W przypadku ponownego badania technicznego, o którym mowa w art. 81c, opłatę za przeprowadzenie badania technicznego i opłatę ewidencyjną uiszcza się po przeprowadzonym badaniu technicznym.”,

d) po ust. 1d dodaje się ust. 1e w brzmieniu:

„1e. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób pobierania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tej opłaty,
 - 2) wzór sprawozdania i korekty sprawozdania, o których mowa odpowiednio w ust. 1a d pkt 3 i 4
– uwzględniając konieczność jednolitego postępowania podmiotów obowiązanych do pobierania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz ujednolicenia miesięcznych sprawozdań i ich korekt.”,
- e) w ust. 2 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:
„Przepisu nie stosuje się do upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych komórek organizacyjnych lub stacji kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1.”,
- f) w ust. 2a pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) szkoła, placówka kształcenia ustawicznego lub centrum kształcenia zawodowego, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów;”;
- 12) w art. 83a w ust. 3 pkt 6 otrzymuje brzmienie:
„6) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z ich numerami ewidencyjnymi.”;
- 13) po art. 83ac dodaje się art. 83ad–83af w brzmieniu:
„Art. 83ad. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów zapewnia przeprowadzanie badań technicznych przez diagnostów, przy użyciu wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w warunkach lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych.
Art. 83ae. 1. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego informację o zatrudnieniu albo ustaniu zatrudnienia diagnosty przez jej automatyczne udostępnienie przez system teleinformatyczny obsługujący centralną ewidencję pojazdów jako informację do pobrania.
2. Obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się do diagnostów przeprowadzających badania techniczne w upoważnionych komórkach organizacyjnych lub na stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1.

Art. 83af. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany zapewnić warunki organizacyjne umożliwiające diagnostyce zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu przez:

- 1) uniezależnienie wysokości wynagrodzenia diagnosty od liczby i wyników przeprowadzonych badań technicznych;
- 2) wyeliminowanie w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa bezpośredniej podległości zatrudnionego diagnosty względem pracownika odpowiedzialnego za stan techniczny pojazdu;
- 3) zastosowanie procedur służących minimalizacji zidentyfikowanego ryzyka niezachowania wysokiego poziomu bezstronności pracy diagnosty.”;

14) w art. 83b:

a) w ust. 2:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) przeprowadza, co najmniej raz w roku, kontrole sprawdzające przedsiębiorców i inne podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów w zakresie:

- a) zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 i w art. 83ad,
- b) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji,
- c) wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych;”;

– w pkt 3 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) dwukrotnie rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.”;

b) po ust. 2b dodaje się ust. 2c i 2d w brzmieniu:

„2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają:

- 1) co najmniej wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz udokumentowaną co najmniej 3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów;
- 2) uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych;
- 3) co najmniej wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz zdobywają doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów albo są w trakcie uzyskiwania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych,

jeżeli jedna z osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru spełnia wymagania, o których mowa w pkt 1 albo 2.

2d. Osoby wykonujące czynności kontrolne nie mogą:

- 1) wykonywać pracy w stacji kontroli pojazdów;
- 2) wykonywać działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów;
- 3) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnym i niezależnym wykonywaniem czynności kontrolnych;
- 4) pozostawać z przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów w takim stosunku, który może wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nie czynności kontrolnych.”,

c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Rażąco naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest:

- 1) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego przez osobę niebędącą diagnostą;
- 2) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego bez wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub bez warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych;
- 3) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego bez zapewnienia dostępu do danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, z zastrzeżeniem art. 80bc;
- 4) odmowa dopuszczenia do przeprowadzenia kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 1;
- 5) odmowa udostępnienia dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli.”;

15) po art. 83c dodaje się art. 83d–83o w brzmieniu:

„Art. 83d. 1. Szkolenia dla kandydatów na diagnostów, warsztaty doskonalenia zawodowego oraz dodatkowe warsztaty doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów.

2. Szkolenia i warsztaty, o których mowa w ust. 1, realizuje się zgodnie z programem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1 i obejmują one:

- 1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń;
- 2) część praktyczną w zakresie przeprowadzania badań technicznych.
3. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów.
4. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów pod warunkiem uczestnictwa w minimum 80% zajęć z części teoretycznej oraz we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach z części praktycznej.
5. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego i zaświadczenia o ukończeniu dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.

Art. 83e. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów może prowadzić przedsiębiorca, który:

- 1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonych szkoleń lub warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1, w tym salę wykładową i pomieszczenie biurowe;
- 2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych;
- 3) zapewnia prowadzenie szkoleń lub warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1, przez wykładowców posiadających:
 - a) uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych albo wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych inżynieria mechaniczna lub inżynieria lądowa i transport,
 - b) udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją,
 - c) udokumentowane uczestnictwo co 2 lata w seminariach z zakresu przepisów dotyczących badań technicznych;
- 4) posiada teksty obowiązujących przepisów oraz pomoce i środki dydaktyczne zapewniające prowadzenie zajęć zgodnie z obowiązującym programem szkolenia lub warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1;
- 5) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe – dotyczy osoby fizycznej, członków organów osoby prawnej lub osób upoważnionych do reprezentowania jednostki

organizacyjnej niebędącej osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną;

- 6) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość.

2. Seminaria, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, prowadzi Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Seminaria przeprowadza się nie rzadziej niż raz na pół roku w danym roku kalendarzowym.

3. Za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, pobiera się opłatę.

4. Opłata za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, prowadzonych przez:

- 1) Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego – stanowi przychód Instytutu Transportu Samochodowego;
- 2) Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego – stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i jest wnoszona na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego.

5. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 250 zł.

6. Uczestnictwo w seminariach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, potwierdza się zaświadczeniem wydawanym przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 83f. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

2. Ośrodek szkolenia diagnostów mogą prowadzić również jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, które spełniają warunki określone w art. 83e ust. 1 pkt 1–5, z tym że wymaganie w zakresie niekaralności dotyczy kierownika jednostki.

3. Do jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 2, stosuje się przepisy ust. 6–8, 13 i 16 oraz art. 83g ust. 6 i 9–11.

4. Środki publiczne przekazywane na działalność podstawową jednostek, o których mowa w ust. 2, nie mogą być wykorzystane w związku z prowadzeniem ośrodka szkolenia diagnostów.

5. Rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów prowadzi, w systemie teleinformatycznym, starosta właściwy ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem.

6. W przypadku gdy przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą, o której mowa w ust. 1, w jednostkach organizacyjnych położonych na obszarze różnych powiatów, jest on obowiązany uzyskać wpis w odrębnych właściwych rejestrach na każdą z tych jednostek.

7. Wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów jest dokonywany na wniosek przedsiębiorcy zawierający następujące dane:

- 1) firmę przedsiębiorcy albo nazwę jednostki;
- 2) siedzibę i adres wykonywania działalności;
- 3) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym – o ile przedsiębiorca numer taki posiada, oraz numer identyfikacyjny REGON – o ile przedsiębiorca taki numer posiada;
- 4) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – jeżeli przedsiębiorca jest obowiązany posługiwać się tym numerem na podstawie przepisów o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników;
- 5) adres ośrodka szkolenia diagnostów;
- 6) adres stacji kontroli pojazdów wraz z określeniem tytułu prawnego oraz okresu, na jaki przedsiębiorca posiada tytuł prawny do dysponowania stacją kontroli pojazdów na potrzeby przeprowadzania szkoleń i warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1.

8. Wraz z wnioskiem o wpis przedsiębiorca składa oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że:

- 1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”.

9. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 8, zawiera również:

- 1) firmę przedsiębiorcy albo nazwę jednostki oraz ich siedzibę i adres wykonywania działalności;
- 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
- 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy albo jednostki, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.

10. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 8, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

11. Właściwy starosta po otrzymaniu wniosku o wpis wraz z oświadczeniem, o którym mowa w ust. 8:

- 1) dokonuje wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów;
- 2) wydaje z urzędu zaświadczenie o dokonaniu wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

12. Właściwy starosta jest obowiązany dokonać wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów w terminie 7 dni od dnia wpływu do niego wniosku o wpis wraz z oświadczeniem, o którym mowa w ust. 8.

13. Jeżeli właściwy starosta nie dokona wpisu w terminie, o którym mowa w ust. 12, a od dnia wpływu do niego wniosku o wpis upłynęło 14 dni, przedsiębiorca może rozpocząć działalność. Nie dotyczy to przypadku, gdy starosta wezwał przedsiębiorcę do uzupełnienia wniosku o wpis nie później niż przed upływem 7 dni od dnia jego otrzymania. W takiej sytuacji termin, o którym mowa w zdaniu pierwszym, biegnie odpowiednio od dnia wpływu uzupełnienia wniosku o wpis.

14. Właściwy starosta w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów umieszcza i aktualizuje dane, o których mowa w ust. 7.

15. Właściwy starosta prostuje z urzędu wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów zawierający oczywiste błędy lub niezgodności ze stanem faktycznym.

16. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia diagnostów jest obowiązany:

- 1) złożyć właściwemu staroście wniosek o zmianę wpisu w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów w przypadku zmiany danych, o których mowa w ust. 7, w terminie 14 dni od dnia, w którym nastąpiła zmiana tych danych;
- 2) przekazać właściwemu staroście informację o terminie, czasie i miejscu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, warsztatów doskonalenia zawodowego lub dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego oraz harmonogram ich zajęć – nie później niż 10 dni przed rozpoczęciem szkolenia lub warsztatów;
- 3) przekazać właściwemu staroście informację o zakończeniu wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów – w terminie 14 dni od dnia zakończenia wykonywania tej działalności.

Art. 83g. 1. Nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów sprawuje starosta właściwy ze względu na miejsce wykonywania działalności.

2. Właściwy starosta przeprowadza, nie rzadziej niż raz na 2 lata, kontrole w zakresie:

- 1) zgodności z programem oraz właściwej realizacji szkoleń i warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1;
- 2) spełniania warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów.

3. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby spełniające wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c.

4. Osoby, o których mowa w ust. 3, nie mogą:

- 1) być zatrudnione w ośrodku szkolenia diagnostów;
- 2) wykonywać działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów;
- 3) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnym i niezależnym wykonywaniem czynności kontrolnych;
- 4) pozostawać z przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów w takim stosunku, który może wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nie czynności kontrolnych.

5. Do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

6. Właściwy starosta wydaje decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, jeżeli przedsiębiorca:

- 1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 83f ust. 8, niezgodne ze stanem faktycznym;
- 2) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów;
- 3) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów w wyznaczonym przez starostę terminie;
- 4) przestał spełniać warunki, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 5 lub 6.

7. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest:

- 1) prowadzenie szkoleń lub warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1, niezgodnie z programem;
- 2) prowadzenie szkoleń lub warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1, niezgodnie z warunkami, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 1–4;
- 3) wystawienie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego lub zaświadczenia o ukończeniu dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego bez odbycia zajęć przewidzianych w programie.

8. Decyzja, o której mowa w ust. 6, podlega natychmiastowemu wykonaniu.

9. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 6, właściwy starosta z urzędu wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Jeżeli przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą objętą wpisem także na podstawie wpisów do innych rejestrów działalności regulowanej w tym samym zakresie działalności gospodarczej, z urzędu wykreśla się przedsiębiorcę także z tych rejestrów działalności regulowanej.

10. Przedsiębiorca, którego wykreślono z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów na podstawie decyzji, o której mowa w ust. 6, może uzyskać ponowny wpis do rejestru w tym samym zakresie działalności gospodarczej nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania tej decyzji.

11. Przepis ust. 10 stosuje się do przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Nie dotyczy to przypadku, o którym mowa w art. 83f ust. 13.

12. Właściwy starosta wykreśla przedsiębiorcę i jednostkę prowadzącą ośrodek szkolenia diagnostów z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów na ich wniosek, a przedsiębiorcę także po uzyskaniu informacji z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub Krajowego Rejestru Sądowego o wykreśleniu przedsiębiorcy.

Art. 83h. 1. Badania techniczne pojazdów przeprowadza diagnosta:

- 1) zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, objęty wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów zgodnie z art. 83a ust. 3 pkt 6;
- 2) zatrudniony albo pełniący służbę w upoważnionych komórkach organizacyjnych lub stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1.

2. Diagnosta przeprowadza badanie techniczne zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem jego przeprowadzenia oraz przy użyciu wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych.

3. Diagnostą może zostać osoba, która:

- 1) posiada odpowiednie wykształcenie i praktykę;
- 2) ukończyła szkolenie dla kandydatów na diagnostów potwierdzone zaświadczeniem o jego ukończeniu;
- 3) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów, zwany dalej „egzaminem kwalifikacyjnym”;
- 4) nie była prawomocnie skazana za przestępstwo:
 - a) popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe,
 - b) przeciwko wiarygodności dokumentów.

4. Wymagania, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, nie stosuje się do osoby, która:

- 1) posiada:
 - a) dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe, na poziomie technika albo
 - b) dyplom technika albo tytuł zawodowy technika
- w zawodach związanych z motoryzacją;

- 2) ukończyła studia na kierunku, dla którego program studiów przewiduje efekty uczenia się odpowiadające efektom szkolenia wymaganym w programie szkolenia kandydatów na diagnostów określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1.

5. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 3 pkt 1, rozumie się:

- 1) wykształcenie wyższe w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych inżynieria mechaniczna lub inżynieria lądowa i transport i udokumentowane łącznie 6 miesięcy praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów albo
- 2) wykształcenie wyższe w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów przyporządkowanym do dyscyplin naukowych: automatyka, elektronika i elektrotechnika lub inżynieria materiałowa i udokumentowany łącznie rok praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, albo
- 3) wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowany łącznie rok praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów – w przypadku osób posiadających dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe, w zawodzie technik pojazdów samochodowych, albo
- 4) wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowane łącznie 3 lata praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów – w przypadku osób posiadających dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplom technika albo tytuł zawodowy technika albo dyplom mistrzowski, w zawodzie związanym z motoryzacją.

6. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 5, wlicza się maksymalnie 3 miesiące praktyki odbytej w stacji kontroli pojazdów.

7. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 5 pkt 1–3, wlicza się odpowiednio praktykę zawodową objętą programem studiów albo praktyki zawodowe objęte programem nauczania zawodu technik pojazdów samochodowych, pod warunkiem że praktyka jest odbywana na podstawie umowy dotyczącej praktyki zawartej między odpowiednio uczelnią albo szkołą a stacją obsługi pojazdów, stacją kontroli pojazdów, zakładem (warsztatem) naprawy pojazdów albo upoważnioną komórką organizacyjną lub stacją kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1, albo na podstawie umowy o praktykę absolwencką.

8. Do okresu praktyki, o której mowa w ust. 5, wlicza się okres służby policjanta, żołnierza Żandarmerii Wojskowej, funkcjonariusza Straży Granicznej i funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej oraz okres zatrudnienia na stanowisku inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli do wykonywania zadań należała drogowa kontrola techniczna.

Art. 83i. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.

Art. 83j. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje na wniosek zainteresowanego, po wniesieniu opłaty, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie spełnia wymagania, o których mowa w art. 83h ust. 3. Opłata stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i jest wnoszona na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego.

3. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 2, nie może przekroczyć 100 zł.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1–3, dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 2, oraz oświadczenie o braku prawomocnego skazania za przestępstwa, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia. Składający

oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Art. 83k. 1. W ramach wykonywanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza:

- 1) kontrole doraźne w losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza badanie techniczne, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzania badania technicznego pojazdu poddawanego badaniu technicznemu w tej stacji;
- 2) kontrolę i weryfikację wyników wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych w stacji kontroli pojazdów oraz użycia wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę;
- 3) analizę wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek;
- 4) analizę dokumentacji fotograficznej;
- 5) kontrole w zakresie prawidłowości umieszczenia cechy identyfikacyjnej;
- 6) kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

2. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego, którzy spełniają wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c, oraz odbyli szkolenie.

3. Szkolenie, o którym mowa w ust. 2, obejmuje swoim zakresem co najmniej czynności kontrolne oraz rozwiązania techniczne zgodne z aktualnym poziomem wiedzy technicznej i obowiązujące wymogi prawne dotyczące homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacje informatyczne wykorzystywane w badaniach technicznych oraz przeprowadzanie badania technicznego.

4. Pracownicy, o których mowa w ust. 2, nie mogą:

- 1) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnym i niezależnym wykonywaniem czynności kontrolnych;
- 2) pozostawać z diagnostami oraz przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów w takim stosunku, który może wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych.

5. Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym.

6. Przed przystąpieniem do czynności kontrolnych w ramach nadzoru pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego znajdujący się na terenie stacji kontroli pojazdów informują bezpośrednio przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów albo kierownika podmiotu prowadzącego taką stację o rozpoczęciu czynności kontrolnych – w przypadku ich obecności.

7. W ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego mają prawo:

- 1) żądania od przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów albo kierownika podmiotu prowadzącego taką stację pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;
- 2) wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są przeprowadzane badania techniczne, w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być tam wykonywana działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów;
- 3) uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych.

8. Po przeprowadzeniu kontroli pracownik Transportowego Dozoru Technicznego sporządza pisemny protokół z dokonanych czynności i stwierdzonego stanu faktycznego. Protokół podpisuje kontrolowany diagnosta, który może wniesć do protokołu zastrzeżenia lub odmówić jego podpisania. W przypadku odmowy podpisania protokołu sporządza się stosowną adnotację w protokole.

9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w danym roku kalendarzowym obejmuje kontrolą w ramach sprawowanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych nie mniej niż 0,3% liczby badań technicznych przeprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzednim.

10. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości dotyczących przedmiotu, zakresu lub sposobu przeprowadzenia przez diagnostę badania technicznego Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może wydać postanowienie o obowiązku:

- 1) usunięcia przez diagnostę w wyznaczonym terminie stwierdzonych nieprawidłowości lub
- 2) ukończenia przez diagnostę w terminie 3 miesięcy od dnia wydania postanowienia dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego.

11. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zawiesza, w drodze decyzji, uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych w przypadku:

- 1) naruszenia przez diagnostę obowiązków, o których mowa w art. 83m ust. 1 pkt 3 lit. a tiret drugie, lit. b i c;
- 2) bezskutecznego upływu terminu, o którym mowa w ust. 10 pkt 1.

12. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przywraca, w drodze decyzji, uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych w przypadku usunięcia naruszeń stanowiących podstawę wydania decyzji o ich zawieszeniu.

13. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa, w drodze decyzji, uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, w przypadku gdy diagnosta:

- 1) przestał spełniać wymagania, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4;
- 2) umieścił cechę identyfikacyjną niezgodnie z decyzją, o której mowa w art. 66a ust. 2;
- 3) rażąco naruszył przepisy dotyczące badań technicznych.

14. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest:

- 1) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, jeżeli usterka lub kilka usterek z jednej grupy stwarza bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym;
- 2) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym bez przeprowadzenia badania technicznego;
- 3) dwukrotne przeprowadzenie badania technicznego bez wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonanie odpowiedniego zakresu badania technicznego;

- 4) dwukrotne przeprowadzenie badania technicznego bez dostępu do centralnej ewidencji pojazdów, o ile dostęp jest wymagany, z zastrzeżeniem art. 80bc;
- 5) odmowa poddania się czynnościom kontrolnym w ramach nadzoru.

15. W przypadku cofnięcia uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, uprawnienie może być wydane ponownie:

- 1) nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofnął uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych;
- 2) po spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3.

16. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego informuje przedsiębiorcę i inny podmiot prowadzących stacje kontroli pojazdów, w których diagnosta przeprowadza badania techniczne, o zawieszeniu, przywróceniu oraz cofnięciu uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, nie później niż w terminie 7 dni od dnia wydania decyzji.

17. Decyzje, o których mowa w ust. 11–13, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

Art. 83l. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi rejestr diagnostów w systemie teleinformatycznym.

2. W rejestrze diagnostów umieszcza się:

- 1) dane diagnosty:
 - a) numer ewidencyjny,
 - b) imię i nazwisko,
 - c) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – datę urodzenia, serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,
 - d) adres zamieszkania,
 - e) numer dokumentu uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych lub numer świadectwa kompetencji diagnosty;
- 2) nazwę, adres i kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony;
- 3) informacje o statusie uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych.

3. W przypadku diagnosty zatrudnionego w upoważnionej komórce organizacyjnej lub stacji kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1, w rejestrze diagnostów nie umieszcza się danych, o których mowa w ust. 2 pkt 2.

4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku:

- 1) wydania świadectwa kompetencji diagnosty – nadaje diagnoście numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów;
- 2) zawieszenia, przywrócenia i cofnięcia uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych – wpisuje informacje o ich zawieszeniu, przywróceniu i cofnięciu w rejestrze diagnostów;
- 3) otrzymania informacji o zmianie danych umieszczonych w rejestrze diagnostów – aktualizuje te dane.

5. Rejestr diagnostów jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a i b, pkt 2 i 3.

Art. 83m. 1. Diagnosta jest obowiązany:

- 1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki;
- 2) uczestniczyć co 2 lata w warsztatach doskonalenia zawodowego – licząc od dnia wpisu do rejestru diagnostów albo ukończenia ostatnich warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 3) przekazywać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego:
 - a) informacje o zmianie danych, o których mowa w:
 - art. 83h ust. 3 pkt 4,
 - art. 83l ust. 2 pkt 1 lit. b i d
 - w terminie 14 dni od wystąpienia zmiany,
 - b) zaświadczenie o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego – nie później niż 14 dni po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2,
 - c) zaświadczenie o ukończeniu dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego – nie później niż 14 dni po upływie terminu, o którym mowa w art. 83k ust. 10 pkt 2.

2. W przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta odstępuje

od przeprowadzenia tego badania technicznego i przesyła informację o powodzie odstąpienia do centralnej ewidencji pojazdów.

3. Diagnosta podlega wyłączeniu od przeprowadzenia badania technicznego, w przypadku gdy był świadkiem lub biegłym w postępowaniu, którego przedmiotem był badany pojazd.

Art. 83n. Organy nadzoru współpracują ze sobą w zakresie niezbędnym do prawidłowej realizacji powierzonych im zadań.

Art. 83o. 1. Egzaminy kwalifikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna działająca przy Dyrektorze Instytutu Transportu Samochodowego.

2. Komisja egzaminacyjna składa się z osób spełniających wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 2.

3. Za egzamin kwalifikacyjny jest pobierana opłata.

4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 500 zł.

5. Opłata, o której mowa w ust. 3, stanowi przychód Instytutu Transportu Samochodowego.

6. Na egzaminie kwalifikacyjnym wykorzystuje się pytania egzaminacyjne pochodzące z katalogu pytań zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw transportu. Katalog pytań składa się co najmniej z 1000 pytań.

7. Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie kwalifikacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902).

8. Egzamin kwalifikacyjny obejmuje:

1) część teoretyczną składającą się z:

a) części testowej,

b) zadania otwartego obejmującego wiedzę i kwalifikacje kandydata na diagnostę dotyczące obszarów: mechaniki, dynamiki, dynamiki pojazdu, silników spalinowych, technologii materiałów, elektroniki, elektryki, elektronicznych układów pojazdów, technologii pojazdu, metod badania, oceny usterek, aplikacji informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych, przeprowadzania badania technicznego oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązujących na terenie stacji kontroli pojazdów, a także obowiązujących wymogów prawnych w zakresie

homologacji, rejestracji, warunków technicznych i badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych;

- 2) część praktyczną polegającą na:
 - a) przeprowadzeniu badania technicznego w zakresie określonym przez komisję egzaminacyjną,
 - b) wydaniu oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu,
 - c) wypełnieniu dokumentów stosowanych przy badaniu technicznym, o którym mowa w lit. a.

9. Warunkiem przystąpienia do części praktycznej egzaminu jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu.

10. Kandydat na diagnostę, w przypadku negatywnego wyniku części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, może zwrócić się do komisji egzaminacyjnej z wnioskiem o ponowną ocenę tej części egzaminu.

11. Jeżeli w wyniku ponownej oceny kandydat na diagnostę uzyskał pozytywny wynik z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, może przystąpić do części praktycznej egzaminu.

12. W przypadku uzyskania wyniku pozytywnego z egzaminu kwalifikacyjnego, Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wydaje zaświadczenie potwierdzające zdanie egzaminu kwalifikacyjnego.”;

16) uchyla się art. 84;

17) w art. 84a:

- a) w ust. 1 uchyla się pkt 2,
- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów oraz koszty wykonywania badań technicznych.”;

18) po art. 84a dodaje się art. 84b w brzmieniu:

„Art. 84b. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) program i sposób przeprowadzania szkoleń i warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1;

- 2) wymagania kwalifikacyjne dla członków komisji egzaminacyjnej, tryb ustalania jej składu i tryb jej pracy;
- 3) tryb, szczegółową formę, warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego;
- 4) tryb i sposób rozpatrywania wniosku o ponowną ocenę części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego;
- 5) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów;
- 6) sposób i warunki przeprowadzania seminariów, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c;
- 7) dokumenty związane z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych, warsztatów doskonalenia zawodowego i dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego, w tym wzory stosowanych dokumentów, sposób postępowania przez ośrodki szkolenia diagnostów z dokumentacją i jej prowadzenia oraz okres przechowywania dokumentacji;
- 8) wzór:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów,
 - b) zaświadczenia o dokonaniu wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów,
 - c) zaświadczenia potwierdzającego zdanie egzaminu kwalifikacyjnego,
 - d) zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w seminariach;
- 9) wysokość opłat za:
 - a) egzamin kwalifikacyjny,
 - b) uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia:

- 1) wymóg osiągnięcia właściwego poziomu wiedzy i umiejętności niezbędnych do przeprowadzania badań technicznych;
- 2) konieczność zapewnienia sprawnego działania komisji egzaminacyjnych i właściwego doboru ich członków;
- 3) potrzebę zapewnienia należytych wymagań organizacyjno-technicznych do przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów;

- 4) konieczność zapewnienia jednolitych standardów przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego;
- 5) konieczność zapewnienia możliwości weryfikacji wyników części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego;
- 6) wymóg posiadania właściwego poziomu wiedzy dla prowadzenia zajęć dydaktycznych w zakresie przeprowadzania badań technicznych;
- 7) konieczność należytej ochrony dokumentacji związanej z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych, warsztatów doskonalenia zawodowego i dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 8) konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów;
- 9) koszty związane z przeprowadzaniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów i seminariów, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, oraz zasady proporcjonalności opłat.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów;
- 2) wzór świadectwa kompetencji diagnosty oraz sposób nadawania diagnoście numeru ewidencyjnego;
- 3) wzór wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty;
- 4) wzór pieczętki diagnosty;
- 5) wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.

4. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia:

- 1) potrzebę ujednolicenia stosowanych dokumentów i pieczętek, w celu ułatwienia ich identyfikacji;
- 2) potrzebę zapewnienia ujednoliconych procedur nadawania diagnostom numerów ewidencyjnych;
- 3) koszty związane z wydawaniem świadectwa kompetencji diagnosty.”;

19) w art. 86:

- a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „z wyłączeniem wymogu posiadania zezwolenia starosty, o którym mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. b”;
- b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez podmioty, o których mowa w ust. 1, sprawują odpowiednio Minister Obrony Narodowej,

minister właściwy do spraw wewnętrznych, Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szef Agencji Wywiadu, Szef Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szef Służby Wywiadu Wojskowego, Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendant Służby Ochrony Państwa oraz Szef Krajowej Administracji Skarbowej.

3b. Do czynności kontrolnych w ramach nadzoru przepisy art. 83k ust. 6 i 7 stosuje się odpowiednio.”;

20) po art. 86a w dziale III w rozdziale 3 dodaje się art. 86b i art. 86c w brzmieniu:

„Art. 86b. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw Badań Technicznych odpowiedzialny za wymianę informacji z krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z Komisją Europejską.

Art. 86c. 1. Jeżeli kwota pobranych w poprzednim roku kalendarzowym opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz odsetek za zwłokę od tych opłat, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz opłat za uczestnictwo w seminariach przekroczy kwotę kosztów na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1 i art. 86b na dany rok, kwota nadwyżki stanowi dochód budżetu państwa.

2. Kwota nadwyżki, o której mowa w ust. 1, jest przekazywana na dochody budżetu państwa w terminie do dnia 31 marca następnego roku kalendarzowego.

3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje, do dnia 1 marca każdego roku, ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie zawierające informacje:

- 1) o wysokości środków otrzymanych z tytułu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz opłaty za uczestnictwo w seminariach,
- 2) o rzeczywistych kosztach poniesionych przez Transportowy Dozór Techniczny na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1 i art. 86b

– w poprzednim roku kalendarzowym.”;

21) w art. 129fc w ust. 1:

- a) w pkt 1 wyrazy „o których mowa w art. 84 ust. 2” zastępuje się wyrazem „diagnosty”,
- b) w pkt 2 wyrazy „art. 84 ust. 2b” zastępuje się wyrazami „art. 83h ust. 5”;

22) po art. 140mb dodaje się art. 140mc i art. 140md w brzmieniu:

„Art. 140mc. 1. Przedsiębiorca i inny podmiot prowadzący stacje kontroli pojazdów, którzy rażąco naruszyli warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, podlegają karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł.

2. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec przedsiębiorcy i innego podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:

- 1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że przedsiębiorca albo inny podmiot:
 - a) dochowali należytej staranności w realizacji obowiązków, o których mowa w art. 83ad, lub
 - b) nie mieli wpływu na powstanie naruszenia;
- 2) zostały stwierdzone rażące naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów stanowiące podstawę do wydania decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów.

Art. 140md. 1. Diagnosta, który przeprowadził badanie techniczne bez:

- 1) wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonanie odpowiedniego zakresu badania technicznego,
- 2) dostępu do centralnej ewidencji pojazdów, o ile dostęp jest wymagany, z zastrzeżeniem art. 80bc

– podlega karze pieniężnej w wysokości do 2000 zł.

2. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec diagnosty, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli:

- 1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że diagnosta nie miał wpływu na powstanie naruszenia;
- 2) zostały stwierdzone naruszenia przepisów dotyczących badań technicznych stanowiące podstawę do wydania decyzji o cofnięciu uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych.”;

23) w art. 140n:

- a) w ust. 1 po wyrazach „140m–140mb,” dodaje się wyrazy „art. 140mc ust. 1 i art. 140md ust. 1,”

- b) w ust. 2a wyrazy „140ma i art. 140mb” zastępuje się wyrazami „140ma, art. 140mb i art. 140mc ust. 1”,
- c) po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu:

„2b. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140md ust. 1, nakłada Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.”,
- d) w ust. 3a wyrazy „140ma i art. 140mb” zastępuje się wyrazami „140ma, art. 140mb i art. 140mc ust. 1”,
- e) po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu:

„3b. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140md ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.”,
- f) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Do kar pieniężnych, o których mowa w art. 140m–140mb, art. 140mc ust. 1 i art. 140md ust. 1 w zakresie nieuregulowanym w ustawie, stosuje się odpowiednio przepisy działu IVa Kodeksu postępowania administracyjnego.”,
- g) po ust. 6 dodaje się ust. 6a i 6b w brzmieniu:

„6a. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140m–140mb, art. 140mc ust. 1 i art. 140md ust. 1, podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

6b. Wierzycielem należności z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 140md ust. 1, jest właściwy miejscowo naczelnik urzędu skarbowego według siedziby Transportowego Dozoru Technicznego.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1128, z późn. zm.³⁾) w art. 23 w ust. 1 po pkt 16g dodaje się pkt 16h w brzmieniu:

- „16h) opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uiszczonej przez właściciela lub posiadacza pojazdu;”.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 1163, 1243, 1551, 1574, 1834, 1981, 2071, 2105, 2133, 2232, 2269, 2270, 2328, 2376, 2427, 2430 i 2490 oraz z 2022 r. poz. 1, 24, 64, 138, 501, 558, 583, 646, 655, 830, 872, 1079, 1265, 1301, 1358, 1459, 1512 i 1561.

Art. 3. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1800, z późn. zm.⁴⁾) w art. 16 w ust. 1 po pkt 19g dodaje się pkt 19h w brzmieniu:

„19h) opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002), uiszczonej przez właściciela lub posiadacza pojazdu;”.

Art. 4. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1514) w art. 61 po ust. 1 dodaje się ust. 1a–1d w brzmieniu:

„1a. TDT otrzymuje dotację celową z budżetu państwa na dofinansowanie realizacji zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1 i art. 86b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w tym wydatków majątkowych, pomniejszoną o przychody uzyskane w poprzednim roku kalendarzowym z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o których mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, opłat za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 83e ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, o których mowa w art. 83j ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

1b. Minister właściwy do spraw transportu udziela dotacji celowej, o której mowa w ust. 1a, na podstawie umowy zawartej zgodnie z art. 150 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634).

1c. Dyrektor TDT przedstawia w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne rozliczenie z otrzymanej w poprzednim roku budżetowym dotacji celowej, o której mowa w ust. 1a, zawierające rzeczywiste koszty poniesione przez TDT na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1 i art. 86b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

1d. Kwota dotacji celowej, o której mowa w ust. 1a, nie może przewyższać różnicy między rzeczywistymi kosztami poniesionymi przez TDT na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 1927, 2105, 2106, 2269 i 2427 oraz z 2022 r. poz. 583, 655, 830, 872, 1079, 1265 i 1561.

i art. 86b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym a przychodami uzyskanymi z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o których mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, opłat za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 83e ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, o których mowa w art. 83j ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w poprzednim roku kalendarzowym.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 470) w art. 12 w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) art. 75a, art. 83 ust. 2 oraz art. 83f ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002);”.

Art. 6. W ustawie z dnia 17 listopada 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 2165) w art. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) w art. 80ba w ust. 1 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego – w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 10a i 21a, oraz w przypadku wydania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, dla pojazdu niezarejestrowanego – także, w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 13.”;

Art. 7. 1. Do spraw dotyczących wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy za wniosek spełniający wymaganie, o którym mowa w art. 83a ust. 3 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, uznaje się także wniosek zawierający imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ich uprawnień.

Art. 8. Do kontroli stacji kontroli pojazdów wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 9. 1. Uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy uprawniają do przeprowadzania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. W przypadku nieuzyskania świadectwa kompetencji diagnosty po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1, dotychczasowe uprawnienie traci ważność.

Art. 10. 1. Diagnosty, którzy w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy posiadają uprawnienia do wykonywania ograniczonego zakresu badań technicznych, mogą w okresie 24 miesięcy od dnia jej wejścia w życie uzupełnić posiadane uprawnienia przez zdanie egzaminu kwalifikacyjnego dla diagnostów uzupełniających uprawnienia.

2. Diagnosty, którzy nie uzupełnili posiadanych uprawnień, zgodnie z ust. 1, są uprawnieni do przeprowadzania badań technicznych wyłącznie w podstawowej stacji kontroli pojazdów stosownie do zakresu posiadanych uprawnień.

3. Do uzupełnienia posiadanych uprawnień stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że szkolenia dla diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia prowadzą ośrodki szkolenia diagnostów.

4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje diagnostie, który uzupełnił posiadane uprawnienia w terminie, o którym mowa w ust. 1, ukończył w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy pierwsze warsztaty doskonalenia zawodowego i wniósł opłatę, o której mowa w art. 83j ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, na jego wniosek, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje mu numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, dołącza się zaświadczenie o ukończeniu szkolenia, zaświadczenie o ukończeniu pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego oraz dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 83j ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1.

6. W przypadku gdy diagnosta, który uzupełnił posiadane uprawnienia w terminie, o którym mowa w ust. 1, wnioskuję o świadectwo kompetencji diagnosty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, do

wniosku, o którym mowa w ust. 4, dołącza się dokumenty potwierdzające posiadanie wykształcenia i praktyki, o których mowa w art. 83h ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 11. 1. Kandydaci na diagnostę, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy spełniali wymagania, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, oraz spełniają wymaganie, o którym mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1, mogą złożyć wniosek o uzyskanie uprawnienia diagnosty, w okresie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje kandydatowi na diagnostę, po wniesieniu opłaty, o której mowa w art. 83j ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, na jego wniosek, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje mu numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w 84 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 83j ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, oraz oświadczenie o braku prawomocnego skazania za przestępstwa, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1.

4. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Art. 12. 1. Osoby, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy złożyły odpowiednio wniosek o egzamin kwalifikacyjny dla diagnostów uzupełniających uprawnienia albo egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów, mogą przystąpić do odpowiedniego egzaminu. Egzaminy te przeprowadza się na podstawie przepisów dotychczasowych.

2. Do osób, o których mowa w ust. 1, które zdały egzamin kwalifikacyjny dla:

- 1) diagnostów uzupełniających uprawnienia, stosuje się art. 10 ust. 4–6;
- 2) kandydatów na diagnostów, stosuje się art. 11, z tym że kandydat na diagnostę może złożyć wniosek o uzyskanie uprawnienia diagnosty w okresie 12 miesięcy od dnia zdania egzaminu kwalifikacyjnego.

3. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność.

Art. 13. 1. Postępowania w sprawie wydania uprawnień diagnostom wszczęte i niezakończone przez starostę przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Starosta przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego akta spraw, o których mowa w ust. 1, niezwłocznie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje numer ewidencyjny, wpisuje do rejestru diagnostów oraz wydaje zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów, jeżeli kandydat na diagnostę albo diagnosta, który uzupełnia posiadane uprawnienia, spełnia wymagania, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym. Za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty nie pobiera się opłaty.

Art. 14. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje diagnoście, który uzyskał uprawnienie do przeprowadzania badań technicznych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i ukończył w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy pierwsze warsztaty doskonalenia zawodowego, na jego wniosek, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje mu numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów. Do wniosku dołącza się zaświadczenie o ukończeniu pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego. Za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty nie pobiera się opłaty.

2. W przypadku gdy diagnosta wnioskuje o świadectwo kompetencji diagnosty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumenty potwierdzające posiadanie wykształcenia, o którym mowa w art. 83h ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 15. 1. Zakres tematyczny pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego uwzględnia nowe elementy programu szkoleń dla kandydatów na diagnostów wymagane zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1,

które nie były ujęte w programie szkoleń określonym na podstawie przepisów dotychczasowych.

2. Pierwsze warsztaty doskonalenia zawodowego prowadzą ośrodki szkolenia diagnostów.

3. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.

Art. 16. 1. Do postępowań w sprawie cofnięcia uprawnień diagnostom:

- 1) wszczętych i niezakończonych przez starostę do dnia wejścia w życie ustawy,
 - 2) prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku diagnostów, którzy wykonują badania techniczne na podstawie uprawnień wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy
- stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że postępowania te prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Starosta przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego akta spraw, o których mowa w ust. 1 pkt 1, niezwłocznie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 17. W przypadku uprawnień diagnosty cofniętych:

- 1) przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy – uprawnienie może być wydane ponownie nie wcześniej niż po upływie 5 lat,
- 2) na podstawie art. 16 ust. 1 – uprawnienie może być wydane ponownie nie wcześniej niż po upływie 2 lat

– od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna.

Art. 18. 1. Starosta, który wydał lub cofnął diagnoście uprawnienie, przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej wykaz w postaci elektronicznej zawierający imię i nazwisko diagnosty, jego numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – datę urodzenia, serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, numer uprawnienia, zakres uprawnienia, datę wydania uprawnienia lub datę cofnięcia uprawnienia, w przypadku uprawnień wydanych lub cofniętych:

- 1) do dnia ogłoszenia niniejszej ustawy – w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy;

2) po dniu ogłoszenia niniejszej ustawy do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – niezwłocznie, nie później niż w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów dane, o których mowa w ust. 1, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 19. Do postępowań w sprawach nakładania kar pieniężnych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy ostateczną decyzją stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 20. Pojazdy zabytkowe zarejestrowane na podstawie przepisów dotychczasowych uznaje się za spełniające wymagania, o których mowa w art. 2 pkt 39 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 21. 1. Do dnia 31 grudnia 2023 r. wykładowcy prowadzący szkolenia dla kandydatów na diagnostów, pierwsze warsztaty doskonalenia zawodowego, warsztaty doskonalenia zawodowego lub dodatkowe warsztaty doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów są zwolnieni z obowiązku, o którym mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c ustawy zmienianej w art. 1.

2. Pierwsze seminaria dla wykładowców, o których mowa w ust. 1, Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzają nie później niż do dnia 30 czerwca 2023 r.

Art. 22. Tworzy się Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw Badań Technicznych.

Art. 23. Pierwszy plan finansowy Transportowego Dozoru Technicznego uwzględniający skutki wejścia w życie niniejszej ustawy jest sporządzany w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie ustawy i przedstawiany do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Art. 24. Do udzielenia dotacji celowej z budżetu państwa w 2023 r. na dofinansowanie realizacji zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1 i art. 86b ustawy zmienianej w art. 1 nie stosuje art. 61 ust. 1d ustawy zmienianej w art. 4.

Art. 25. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

- 1) art. 80b ust. 2 i art. 84a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych odpowiednio na podstawie art. 80b ust. 2, art. 84a ust. 1 i art. 84b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,
- 2) art. 80bb ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80bb ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1

– nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i mogą być zmieniane na podstawie przepisów dotychczasowych.

Art. 26. 1. W latach 2023–2032 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym wejścia w życie niniejszej ustawy wynosi 219 619 228,00 zł, z tym że w:

- 1) 2023 r. – 32 464 648,00 zł;
- 2) 2024 r. – 20 588 763,00 zł;
- 3) 2025 r. – 19 075 416,00 zł;
- 4) 2026 r. – 19 502 986,00 zł;
- 5) 2027 r. – 20 281 744,00 zł;
- 6) 2028 r. – 20 451 972,00 zł;
- 7) 2029 r. – 20 933 955,00 zł;
- 8) 2030 r. – 22 082 349,00 zł;
- 9) 2031 r. – 21 870 533,00 zł;
- 10) 2032 r. – 22 366 862,00 zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków określonego w ust. 1 wprowadza się mechanizm korygujący polegający na ograniczeniu wydatków przeznaczonych na sfinansowanie zadań wynikających z ustawy.

3. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz w razie potrzeby wdraża mechanizm korygujący.

Art. 27. Maksymalny limit wydatków poniesionych przez Transportowy Dozór Techniczny w danym roku kalendarzowym na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1 i art. 86b ustawy zmienianej w art. 1 nie

może przekroczyć maksymalnych limitów wydatków przyjętych na dany rok budżetowy, o których mowa w art. 26 ust. 1.

Art. 28. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r., z wyjątkiem art. 18 ust. 1, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Aktualnie obowiązujący w Polsce system przeprowadzania badań technicznych pojazdów określony w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, jest oparty na regulacjach Unii Europejskiej (UE), tj. dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, zwanej dalej „dyrektywą 2009/40/WE”.

W dniu 29 kwietnia 2014 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej została opublikowana dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.), zwana dalej „dyrektywą 2014/45/UE”. Dyrektywa 2014/45/UE powinna zostać wdrożona do prawa polskiego do dnia 20 maja 2017 r., natomiast powinna być stosowana od dnia 20 maja 2018 r. Podkreślenia wymaga, że dyrektywa 2014/45/UE, tak jak poprzednia dyrektywa 2009/40/WE, określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań technicznych pojazdów przez poszczególne państwa członkowskie UE, tworząc ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego systemu funkcjonowania badań technicznych pojazdów.

Jednocześnie dyrektywa 2014/45/UE daje państwom członkowskim UE możliwość zaostżenia ustanowionych w niej wymogów ze względu na specyfikę krajowej infrastruktury i strukturę środków transportu, co skutkuje różnicami występującymi w poszczególnych krajach, dotyczącymi m.in. zakresu i częstotliwości przeprowadzania badań technicznych określonych kategorii pojazdów.

W związku z powyższym, w celu prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE, proponuje się rozwiązania przewidujące stworzenie spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów, mającego zapewnić wysoki poziom badań technicznych i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również umożliwiać sprawne reagowanie, eliminowanie i zapobieganie nieprawidłowościom związanym z przeprowadzaniem badań technicznych i prowadzeniem działalności w tym zakresie.

Projekt zawiera szereg rozwiązań, których przyjęcie zapewni pełne i prawidłowe wdrożenie dyrektywy 2014/45/UE, tj.:

- 1) przeprowadzenie zmian w zakresie sprawowanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych;
- 2) wprowadzenie zmian w celu stworzenia spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów, mającego na celu zapewnienie wysokiego poziomu jakości przeprowadzonych badań technicznych pojazdów i bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również umożliwiającego sprawne reagowanie na wszelkie nieprawidłowości związane z prowadzeniem działalności w zakresie badań technicznych, niezwłoczne ich eliminowanie i zapobieganie pojawianiu się ich w przyszłości;
- 3) stworzenie nowego systemu prowadzenia szkoleń dla diagnostów (wstępnych i okresowych);
- 4) ustanowienie organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów oraz uregulowanie kwestii działalności tych ośrodków, mając na względzie konieczność zapewnienia i utrzymania wysokiego poziomu szkoleń diagnostów;
- 5) wprowadzenie zmian w zakresie egzaminowania i nadawanie uprawnień diagnostom;
- 6) wyznaczenie krajowego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską.

Mając na względzie fakt, że system badań technicznych w Polsce wymaga przebudowy, wprowadzenie powyższych rozwiązań jest niezbędne z uwagi na podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a w konsekwencji prawidłowego osiągnięcia celów, w zakresie minimum implementacyjnego, jakie wyznaczają nam przepisy unijne.

Zawarcie w ustawie przepisów uwzględniających powyższe aspekty wprowadzi zmiany o charakterze prawno-instytucjonalnym, takie jak:

- wyznaczenie organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczenia cechy identyfikacyjnej oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu mającego wpływ na poprawę jakości badań technicznych, tj. organu zarządzającego systemem prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów – Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego,

- wprowadzenie instrumentów oddziaływania przez organ nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i organ sprawujący nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów, np. kontrole doraźne przedsiębiorców i innych podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, wprowadzenie instytucji ponownego badania technicznego w przypadku nieprawidłowości lub wątpliwości,
- stworzenie centralnego rejestru diagnostów zapewniającego prawidłowy nadzór i możliwość szybkiego reagowania na ujawnione nieprawidłowości,
- stworzenie nowego systemu szkolenia kandydatów na diagnostów, a także warsztatów doskonalenia zawodowego,
- wyznaczenie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako organu prowadzącego Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw Badań Technicznych odpowiedzialnego za wymianę informacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich UE oraz z Komisją Europejską,
- wyznaczenie starosty jako organu sprawującego nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia oraz prowadzenie rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

Warunki techniczne pojazdów

W **art. 2 pkt 39** została zmieniona definicja „pojazdu zabytkowego”. Zmiana ww. definicji była konieczna, ponieważ kategoria pojazdów historycznych przyjęta przez dyrektywę 2014/45/UE różni się zakresem od kategorii pojazdów zabytkowych przyjętej na gruncie obecnie obowiązującego krajowego prawodawstwa, w związku z czym było niezbędne jej dostosowanie do definicji wynikającej z ww. dyrektywy.

Mając na uwadze, że projekt ustawy wprowadza nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczenia cechy identyfikacyjnej oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, co przedkłada się na wszystkie aspekty związane z czynnościami, jakie wykonuje diagnosta, jest zasadne wskazanie wprost w **art. 66a w ust. 3a** kompetencji diagnosty, jaką jest umieszczenie cechy identyfikacyjnej. Informacje o stacjach kontroli pojazdów, w których możliwe jest umieszczenie cechy identyfikacyjnej, są zamieszczane w decyzji o nadaniu cech identyfikacyjnych wydawanej przez starostę właściwego w sprawach rejestracji pojazdu.

System badań technicznych pojazdów

Projektowane przepisy służą także osiągnięciu celu postawionego przez Komisję Europejską, jakim jest „wizja zero” zakładająca, że państwa UE powinny do 2050 r. zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w transporcie drogowym prawie do zera. System badań technicznych pojazdów stanowi część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane na bezpiecznym i akceptowalnym poziomie z punktu widzenia ich użytkowania. Podkreślić należy, że pojazdy mechaniczne z niesprawnymi układami mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczyniać się do wypadków, powodujących obrażenia lub śmierć. W konsekwencji polski system badań technicznych wymaga zmian.

Jako organ właściwy do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu został wyznaczony Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Organ ten kieruje Transportowym Dozorem Technicznym, zwanym dalej „TDT”, który jest państwową osobą prawną podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu. Dyrektor TDT już obecnie jest organem właściwym w sprawach homologacji pojazdów, posiada więc niezbędną wiedzę i doświadczenie w kwestiach związanych z warunkami technicznymi pojazdów. Od 2004 r. Dyrektor TDT wykonuje sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w zakresie zgodności warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

W wyniku przeprowadzonego sprawdzenia wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych, które jest jednym z niezbędnych dokumentów koniecznych do podjęcia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Ponadto Dyrektor TDT zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami jest upoważniony do powoływania komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów i diagnostów rozszerzających swoje uprawnienia. Dodatkowo Dyrektor TDT podpisuje porozumienia z organami nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, tj. starostami, w zakresie powierzenia Dyrektorowi TDT czynności kontrolnych w ramach sprawowanego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów.

TDT jako państwowa osoba prawna spełnia również warunki określone przez dyrektywę 2014/45/UE, dlatego jest zasadne, aby czynności kontrolne w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnostyki związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu przeprowadzała jednostka posiadająca odpowiednią wiedzę i doświadczenie w sprawach badań technicznych pojazdów oraz nadzoru nad infrastrukturą przeprowadzającą ww. badania. W związku z czym powierzenie TDT części spraw związanych z systemem badań technicznych pojazdów jest rozwiązaniem optymalnym i gwarantującym pełną realizację zasadniczego celu dyrektywy 2014/45/UE, jakim jest stworzenie jednolitego i efektywnego systemu badań technicznych pojazdów, zapewniającego bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego oraz odpowiedni poziom ochrony środowiska naturalnego.

Zmiana brzmienia **art. 72 ust. 3** ustawy jest związana ze zmianą definicji pojazdu zabytkowego. Przy rejestracji pojazdu zabytkowego jest wymagane przedłożenie dokumentów potwierdzających spełnienie warunków przez ten pojazd, określonych w art. 2 pkt 39 ustawy. Mając na względzie, że obecnie rzeczoznawca samochodowy uznaje pojazd mający co najmniej 25 lat za unikatowy, jest zasadne przedstawienie przy rejestracji pojazdu zabytkowego pisemnej opinii rzeczoznawcy samochodowego. Opinia rzeczoznawcy samochodowego będzie dokumentem potwierdzającym, że pojazd ma co najmniej 30 lat, jego typ nie jest już produkowany i nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych.

Projekt ustawy rozszerza katalog danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 ustawy. W związku z tym, że art. 80a ust. 2 wskazuje, że w ewidencji gromadzi się tylko dane o pojazdach, w celu osiągnięcia spójności jest niezbędne dodanie w **art. 80a ust. 2a**, który wskazuje, jakie dane są również gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów. Są to dane o: stacjach demontażu lub punktach zbierania pojazdów, diagnostach, przedsiębiorcach i innych podmiotach prowadzących stację kontroli pojazdów.

Zadania nałożone na Dyrektora TDT projektowaną ustawą spowodowały konieczność zmian w **art. 80b i art. 80ba**. Zmiana brzmienia art. 80b ust. 1 pkt 10 ma na celu zapewnienie kompletności danych gromadzonych w ewidencji, a także niezbędnych dla realizacji ustawowych zadań poszczególnym podmiotom, w tym wskazywanemu jako organ nadzorujący prawidłowość przeprowadzanych badań Dyrektorowi TDT. Uzupełnienie

ewidencji o dane dotyczące innych czynności diagnosty pozwoli również odnotować czynność nabicia cechy identyfikacyjnej.

Projektowany **art. 80b ust. 1 pkt 10a** dotyczy gromadzenia w centralnej ewidencji pojazdów informacji o diagnostach. Katalog tych danych osobowych, podobnie jak katalog danych wymienionych w art. 83l ust. 2 pkt 1, stanowi minimum danych niezbędnych do celów, w których są przetwarzane, czyli niezbędnych do wykonywania przepisów. Wynika to również z obecnego stanu prawnego i wypracowanej, sprawdzonej praktyki w tym zakresie, jaka obowiązuje w centralnej ewidencji pojazdów. Imię i nazwisko, numer PESEL oraz adres zamieszkania jest niezbędny do wydania przez Dyrektora TDT zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów oraz świadectwa kompetencji diagnosty. W wyniku wpisu do rejestru diagnosty diagnosta otrzymuje numer ewidencyjny. Numer dokumentu uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych lub numer świadectwa kompetencji diagnosty jest niezbędny do wydania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Natomiast informacje o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych oraz kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony, pozwala na weryfikację, czy badanie techniczne pojazdu zostało przeprowadzone przez uprawnioną osobę.

Należy wyjaśnić, że uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie ustawy będą uprawniać do przeprowadzania badań technicznych pojazdów do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Dlatego jest niezbędne gromadzenie w centralnej ewidencji pojazdów numeru dokumentu uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Ponadto należy zaznaczyć, że „uprawnienia diagnosty” na przestrzeni lat mogły przybierać różną nazwę, stąd zastosowano ogólne wskazanie dokumentu.

Dane stacji kontroli pojazdów oraz dane diagnostów w zakresie badań technicznych pojazdów służb nie będą wykorzystywane w ramach procesów obsługiwanych przez system teleinformatyczny centralnej ewidencji pojazdów, dlatego wyłączenie z przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów powinno objąć pełen zakres danych o diagnostach i podmiotach prowadzących stacje kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1 ustawy. Dodanie **art. 80b ust. 1a** realizuje również potrzebę zapobiegnięcia możliwości uzyskania informacji o miejscu pracy diagnosty zatrudnionego w upoważnionych komórkach organizacyjnych lub stacjach kontroli pojazdów prowadzonych przez służby.

W związku z tym, że w centralnej ewidencji pojazdów będą gromadzone informacje o diagnostach, w tym informacje o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych, jest niezbędne również wskazanie dat obowiązywania statusu uprawnień, np. daty cofnięcia uprawnień lub ich zawieszenia, a także daty ich przywrócenia. Wskazane byłoby również przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów przyczyny cofnięcia uprawnień. Wobec powyższego zaistniała konieczność zmiany **art. 80b ust. 2**.

Zmiany te umożliwiają Dyrektorowi TDT realizowanie ustawowych zadań, jakie wynikają z dyrektywy 2014/45/UE (umieszczanie i przekazywanie określonych danych w i do centralnej ewidencji pojazdów). Jednocześnie proponowane przepisy dostosowują obecne już regulacje w zakresie centralnej ewidencji pojazdów w ten sposób, że uwzględniają Dyrektora TDT jako podmiot prowadzący rejestr diagnostów. Proponowane przepisy uwzględniają Dyrektora TDT jako podmiot obowiązany do wprowadzania danych o diagnostach do centralnej ewidencji pojazdów.

W związku z tym, że dane dotyczące przedsiębiorców i innych podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, o których mowa w **art. 80b ust. 1 pkt 10b**, będą gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów, było wymagane uchylenie **art. 80be**. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A., niezwłocznie po otrzymaniu od administratora centralnej ewidencji pojazdów dokumentacji projektowej wraz z XSD, opracuje harmonogram i przystąpi do prac nad integracją Portalu Starosty w zakresie przekazywania danych i informacji o podmiotach prowadzących stacje kontroli pojazdów z rejestrów starosty.

W zakresie systemu badań technicznych pierwszą zmianą jest dodanie w **art. 81 w ust. 11 w pkt 2 lit. c**. Przedmiotowa zmiana wynika z art. 71 ust. 4 ustawy, który stanowi, że „Zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy albo autobusu i przyczepy może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym pojazdu silnikowego, dokonanej na podstawie przeprowadzonego badania technicznego. Przepis ten nie dotyczy motocykla.”. Badanie techniczne wskazane w przedmiotowym przepisie nie zostało uregulowane w art. 81 ust. 11 ustawy. W celu wyeliminowania wątpliwości w procesach realizowanych przy wsparciu centralnej ewidencji pojazdów oraz w komunikacji między uczestnikami tych procesów: właścicielem pojazdu, diagnostą i starostą, w katalogu dodatkowych badań technicznych pojazdu skierowanego przez starostę albo na wniosek właściciela pojazdu zostało dodane badanie techniczne w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy. Kolejną zmianą jest wprowadzenie

obowiązku dokumentowania fotograficznego obecności pojazdu na badaniach technicznych i przechowywania tej dokumentacji przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania przez dodanie w **art. 81 ust. 12b**. Takie rozwiązanie pozwoli na identyfikację i weryfikację, czy dany pojazd faktycznie został poddany badaniu technicznemu. Za niezbędną uznano dokumentację fotograficzną bryły pojazdu wraz z tablicą rejestracyjną oraz wskazanie drogomierza w dniu przeprowadzenia badania technicznego, tj. łącznie dwa zdjęcia. Zdjęcie pojazdu wykonywane jest w momencie obecności pojazdu na stanowisku kontrolnym do wykonywania badań technicznych. W dokumentacji fotograficznej zamieszcza się również informacje dotyczące daty i godziny wykonania dokumentacji. Wyznaczony okres pięciu lat jest równoznaczny z okresem przechowywania danych i informacji z rejestru badań technicznych prowadzonego z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Projekt ustawy pozostawia przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów dowolność w sposobie przechowywania zdjęć. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadziłoby tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu.

Z dokumentacji takiej można zidentyfikować osobę (właściciela pojazdu) przez wykonane zdjęcia np. tablic rejestracyjnych, dlatego stosownie do **ust. 12c** po upływie okresu jej przechowywania przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów niszczy dokumentację fotograficzną w sposób uniemożliwiający identyfikację pojazdu, którego dotyczyła.

W świetle przestrzegania terminów badań technicznych określonych w art. 81 należy zauważyć wprowadzenie w **art. 81 ust. 14a** istotnego z punktu widzenia użytkowników pojazdów. Przepis wprowadza możliwość dokonania okresowego badania technicznego w terminie nie wcześniejszym niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego. Wówczas termin następnego okresowego badania technicznego zostanie uznany za badanie techniczne wykonane w wyznaczonej dacie. W takim przypadku właściciel lub posiadacz pojazdu przedstawiający pojazd z przyczyn niezależnych (np. wyjazd) do 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego nie traci dotychczasowego wyznaczonego terminu badania technicznego. Powyższy przepis jest zrealizowaniem reguły elastyczności, o której mowa w preambule dyrektywy 2014/45/UE wobec podmiotów, które będą przestrzegały wyznaczonych terminów badań. Zgodnie z akapitem dwudziestym preambuły dyrektywy „aby zapewnić posiadaczom dowodu rejestracyjnego i użytkownikom pojazdów określony margines elastyczności, państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia

kilkutygodniowego terminu, w ramach którego przeprowadzane mają być badania zdolności do ruchu drogowego.”. Jednocześnie wykonanie okresowego badania technicznego wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego oraz nie później niż 30 dni po upływie wyznaczonej daty tego badania technicznego powoduje, że termin następnego badania technicznego liczy się od wyznaczonej daty tego badania. Ustalenie terminu następnego badania technicznego od wyznaczonej daty badania w przypadku wykonania badania technicznego nie później niż 30 dni po upływie wyznaczonej daty tego badania przyczyni się do zdyscyplinowania właścicieli i posiadaczy pojazdów do przedstawiania pojazdów do badania technicznego w wyznaczonym terminie.

Efektem dodania **art. 81c** jest wprowadzenie nowego rozwiązania dla właścicieli lub posiadaczy pojazdów, jakim jest możliwość przeprowadzenia „ponownego badania technicznego pojazdu”. W przypadkach gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu zaistnieje podejrzenie, że ww. badanie zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa, można skorzystać z takiej procedury. W takim przypadku diagnosta w obecności pracownika TDT posiadającego uprawnienia diagnosty przeprowadzi badanie weryfikujące budzący wątpliwość wynik badania technicznego uprzednio przeprowadzonego. Pracownik TDT rozstrzyga, czy badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa. Ponowne badanie zostanie przeprowadzone w stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. Wprowadzenie takiego rozwiązania ma zagwarantować podniesienie poziomu jakości oraz rzetelności czynności wykonywanych przez diagnostów, a tym samym usług świadczonych przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

Projekt zakłada, że właściciel lub posiadacz pojazdu może wystąpić do Dyrektora TDT, w formie pisemnej, w postaci papierowej albo elektronicznej, z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego w stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania. W takim przypadku właściciel lub posiadacz pojazdu powinien zgłosić diagnoście zastrzeżenia do przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu. Diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i wpisuje zgłoszone zastrzeżenia w jego treści. Kopia zaświadczenia jest dołączana do wniosku o przeprowadzenie ponownego badania technicznego. Takie rozwiązanie umożliwiające zgłoszenie zastrzeżeń do badania technicznego wyłącznie po jego wykonaniu pozwoli na możliwość weryfikacji w momencie

powstania rozbieżności w ocenie stanu technicznego pojazdu i jednocześnie nie pozwoli właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu na ewentualne wykonanie w międzyczasie naprawy, dzięki czemu będzie możliwe dokonanie rzetelnej oceny przeprowadzonego przez diagnostę badania technicznego. Następnie Dyrektor TDT nie później niż w terminie 7 dni od dnia wystąpienia przez właściciela lub posiadacza pojazdu uzgodni z nim termin przedstawienia pojazdu do ponownego badania technicznego w formie pisemnej, w postaci papierowej albo elektronicznej. Takie rozwiązanie wychodzi naprzeciw właścicielom lub posiadaczom pojazdu, którzy nie korzystają ze środków komunikacji elektronicznej. Jednakże należy wyraźnie podkreślić, że uzgodnienie z właścicielem lub posiadaczem terminu przedstawienia pojazdu do ponownego badania technicznego za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej jest najszybszą ścieżką i obecnie wydaje się najprostszą.

Jeżeli zostaną stwierdzone naruszenia prawa, diagnosta wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Zaproponowane rozwiązanie wychodzi naprzeciw realizacji art. 13 ust. 6 dyrektywy 2014/45/UE, zgodnie z którym „Wyniki badania zdolności ruchu drogowego mogą być zmienione w stosownych przypadkach przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy ustalenia z badania zdolności do ruchu drogowego zawierają oczywisty błąd,”. Jednakże, zgodnie z obecnie obowiązującą procedurą przeprowadzania badania technicznego, po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego pojazdu to diagnosta niezwłocznie dokonuje wpisu o wyniku tego badania do rejestru badań technicznych pojazdów, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów, a także dokonuje wpisu terminu następnego badania technicznego do dowodu rejestracyjnego pojazdu, o ile jest dostępny, oraz wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Dlatego w tym przypadku nie było możliwe powierzenie ostatniej czynności pracownikowi TDT posiadającemu uprawnienia diagnosty. Projektodawca dla zabezpieczenia interesu osób przeprowadzających ponowne badanie techniczne przewidział także możliwość przeprowadzenia ponownego badania technicznego przez innego zatrudnionego na stacji kontroli pojazdów diagnostę w przypadku nieobecności diagnosty, który wykonał pierwotne badanie techniczne.

Należy zwrócić szczególną uwagę, że właściciel lub posiadacz pojazdu nie ponosi kosztów ponownego badania technicznego, jeżeli zostaną stwierdzone nieprawidłowości w sposobie przeprowadzenia badania przez diagnostę zatrudnionego na podstawowej lub okręgowej

stacji kontroli pojazdów w przypadku przeprowadzenia ponownego badania technicznego. Koszt będzie pokrywał przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie.

Natomiast właściciele lub posiadacze pojazdów pokrywają koszt takiego badania w przypadku niestwierdzenia nieprawidłowości w sposobie przeprowadzenia badania.

W tym miejscu wskazać należy, że dyrektywa 2014/45/UE podkreśla, że użytkownik powinien mieć możliwość przeprowadzenia sprawdzającego badania technicznego. Stwarzając możliwość skierowania pojazdu na sprawdzające badanie techniczne przeprowadzane w obecności pracownika niezależnego podmiotu, jakim jest TDT (wykonujący jednocześnie czynności kontrolne w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych), dajemy narzędzie do wyjaśnienia wątpliwości pozwalających na dopuszczenie lub wyeliminowanie z ruchu drogowego pojazdów stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa i środowiska naturalnego. W przypadku stwierdzenia, że badanie techniczne zostało przeprowadzone w stacji kontroli pojazdów niezgodnie z przepisami prawa, koszt ponownego badania technicznego pokrywa przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów. Dolegliwość finansowa w postaci uiszczenia opłaty przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów wyeliminuje szerzenie się takiego rodzaju naruszeń.

Nowe wprowadzenie do wyliczenia w **art. 83 ust. 1** wskazuje opłaty, jakie powinien uiścić posiadacz lub właściciel pojazdu przed przeprowadzeniem badania technicznego. Zmiana w tym zakresie wynika z wprowadzenia nowego rodzaju opłaty – opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Dolegliwości finansowe o charakterze bezpośrednim i niezwłocznym mogą pozytywnie wpłynąć na przestrzeganie wyznaczonych terminów badań technicznych. Projekt ustawy zakłada możliwość przeprowadzenia badania technicznego w ciągu 30 dni od wyznaczonej daty bez konieczności uiszczenia tej opłaty. Opłata ta nie będzie pobierana w odniesieniu do pojazdów, którym termin badania okresowego upłynął w okresie czasowego wycofania z ruchu. Mając na względzie szkody komunikacyjne skutkujące dużym zakresem uszkodzeń pojazdów, które mogą powodować długi okres oczekiwania na wymagane części zamienne bądź naprawę elementów pojazdu istotnych dla odtworzenia pojazdu, zgodnie z warunkami homologacyjnymi, tak aby pojazd spełniał wszystkie warunki techniczne, zaproponowano, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie będzie również pobierana, w przypadku gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych

elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, w związku z którym pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo w przypadku uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną. Jednocześnie należy wskazać, że dane dotyczące czasowego wycofania pojazdu z ruchu, dodatkowego badania technicznego oraz szkody istotnej są gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów, w związku z czym na ich podstawie będzie możliwe ustalenie wystąpienia przesłanek niepobrania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

W przypadku wykonania badania technicznego po upływie 30 dni po wyznaczonej dacie pobiera się dodatkową opłatę w wysokości odpowiadającej 100% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego. W **ust. 1ab** wyżej wymienionego artykułu zostało wskazane, iż obowiązek pobierania opłaty ciąży na przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów. Zaproponowano, aby opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie oraz odsetki za zwłokę od tych opłat stanowiły przychód TDT, a obowiązany do ich odprowadzania będzie przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów.

Obowiązki przedsiębiorcy oraz czynności związane z odprowadzaniem opłaty, w tym sporządzania miesięcznego sprawozdania lub korekty miesięcznego sprawozdania w przypadku niedopłaty albo nadpłaty w odprowadzeniu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, zostały określone w **ust. 1ad**. W **ust. 1ae** jednoznacznie wskazano, że sprawozdania są przekazywane elektronicznie. Umożliwi to przedsiębiorcom przekazywanie sprawozdań bez konieczności kontaktu bezpośredniego z TDT bądź pocztą.

Wprowadzenie nowej opłaty jest istotnym rozwiązaniem, które ma na celu zdyscyplinowanie właścicieli i posiadaczy pojazdów do przedstawiania pojazdów do badania technicznego w wyznaczonym terminie, który jest ich obowiązkiem i wynika z przepisów ustawy. Takie rozwiązanie zmierza w kierunku utrzymania właściwego stanu technicznego pojazdu lub poprawienia stanu technicznego pojazdu, jeżeli zostaną wykryte usterki. Należy odróżnić dwa naruszenia: przekroczenie terminu na przeprowadzenie badań technicznych od poruszania się pojazdem bez ważnych badań technicznych.

Aktualnie poruszanie się po drogach pojazdem z nieważnym badaniem technicznym jest przesłanką do zastosowania przez organ kontroli ruchu drogowego przewidzianych przepisami sankcji, jednak to funkcjonariusz reprezentujący ten organ ocenia zachowanie sprawcy wykroczenia i towarzyszące temu okoliczności, mające wpływ na takie zachowanie. Zgodnie z art. 132 ust. 1 pkt 2 ustawy policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej może zatrzymać dowód

rejestracyjny w razie stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie. Jest to sankcja jedynie o charakterze administracyjnym, nakładana w obszarze kontroli ruchu drogowego przez wymienione w ustawie podmioty. Kontrola ruchu drogowego oraz weryfikacja dokumentów związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu ma na celu zachowanie bezpieczeństwa i porządku ruchu na drogach przez wyeliminowanie z ruchu drogowego pojazdu, który nie jest sprawny technicznie. Art. 132 ustawy ma zastosowanie do prowadzących pojazd, którzy zostaną zatrzymani na drodze bez ważnych badań technicznych, a ci prowadzący, którzy nie zostaną zatrzymani, nie ponoszą żadnych sankcji za nieprzestrzeganie wyznaczonego terminu badania. Co istotne, dowód rejestracyjny może zostać zatrzymany już po przekroczeniu terminu badania technicznego o jeden dzień, jak również o kilka lat.

Poruszanie się pojazdem bez ważnego badania technicznego przedkłada się na zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego i zwiększa ryzyko wypadku. Podczas kontroli drogowej możliwe jest także zatrzymanie dowodu rejestracyjnego bez możliwości dalszego poruszania się po drogach. Dzieje się tak w skrajnych sytuacjach, kiedy na przykład pojazd nie został poddany badaniu technicznemu przez kilka lat albo policjant stwierdzi podczas kontroli, że pojazd nie nadaje się do jazdy i stanowi zagrożenie. Poruszanie się pojazdem bez ważnego badania technicznego może mieć również wpływ na zmniejszenie wysokości odszkodowania, w przypadku gdy poszkodowany w wypadku prowadził pojazd bez ważnego badania technicznego, jeżeli stan techniczny pojazdu miał wpływ na powstanie szkody lub jej rozmiary.

Mając na względzie powyższe zdecydowano, że wysokość opłaty za przeprowadzone badanie techniczne po wyznaczonej dacie wyrażona jako dwukrotny wzrost stawki za badania techniczne zostanie uznana jako sankcja dotkliwa, która będzie miała jednocześnie skutek mobilizujący do przeprowadzenia badania technicznego.

Podwyższenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest również spowodowane zwiększeniem liczby pojazdów poruszających się z nieważnymi badaniami technicznymi. Z informacji uzyskanych z Ministerstwa Cyfryzacji wynika, że liczba pojazdów w Polsce, które nie posiadają ważnych badań technicznych pojazdów, wyniosła, według stanu centralnej ewidencji pojazdów na dzień 31 grudnia 2018 r., ok. 17% pojazdów, a na dzień 31 grudnia 2019 r. ok. 22% pojazdów.

Ponadto za wprowadzeniem dwukrotnego wzrostu stawki za przeprowadzone badanie techniczne po wyznaczonej dacie przemawiają dane z kontroli drogowej przeprowadzanej

przez Inspekcję Transportu Drogowego w latach 2017–2019. W 2017 r. Inspekcja Transportu Drogowego zatrzymała 10 521 dowodów rejestracyjnych na 287 718 przeprowadzonych kontroli stanu technicznego pojazdów i zespołów pojazdów. W 2018 r. Inspekcja Transportu Drogowego skontrolowała 250 344 pojazdów i zespołów pojazdów, podczas których zatrzymała 9579 dowodów rejestracyjnych. Natomiast w 2019 r. liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych wyniosła 6116 spośród 214 680 przeprowadzonych kontroli stanu technicznego pojazdów i zespołów pojazdów.

Powyższe dane jednoznacznie wskazują, że stan techniczny pojazdów poruszających się po drogach wymaga bezpośrednich interwencji w postaci sankcji finansowych mobilizujących do przestrzegania przepisów związanych z okresowymi badaniami technicznymi. Zakłada się, że nowe przepisy wpłyną na terminowość przedstawiania pojazdu do badań technicznych. Wprowadzenie opłat za nieterminowe przeprowadzenie badań wpłynie na znaczne ograniczenie niebezpiecznego z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonywania badań po terminie.

Następnie w **ust. 1af–1ah** określono procedurę postępowania w przypadku nieodprowadzenia i nieterminowego przekazywania opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Dyrektor TDT będzie właściwy, posiadając uprawnienia organu podatkowego do prowadzenia postępowania podatkowego i wydania decyzji, tylko i wyłącznie w odniesieniu do nieodprowadzonych i nieterminowo odprowadzonych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę. Dyrektor TDT jest wierzycielem nieodprowadzonych i nieterminowo odprowadzonych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

Posiadacz lub właściciel pojazdu uiszcza opłaty przed przeprowadzeniem badania technicznego. Jednakże w **ust. 1ca** wprowadzono wyjątek dotyczący uiszczania opłaty w przypadku ponownego badania technicznego. Ze względu na fakt, że celem ponownego badania technicznego jest stwierdzenie, czy wystąpiły naruszenia w trakcie przeprowadzania badania technicznego, opłatę za przeprowadzenie badania technicznego oraz opłatę ewidencyjną uiszcza się po przeprowadzonym badaniu technicznym.

Zgodnie z proponowaną w **art. 83 ust. 1e** nową delegacją ustawową minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze aktu wykonawczego, wszelkie szczegółowe kwestie związane z pobieraniem, ewidencjonowaniem i odprowadzaniem opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tej opłaty, wzór

miesięcznego sprawozdania obejmującego informacje i dane o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetkach za zwłokę od tych opłat, i wzór korekty miesięcznego sprawozdania.

Celem zaproponowanej zmiany brzmienia **art. 83 ust. 2** jest wyłączenie z wpisywania do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów jednostek organizacyjnych służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

Stosownie do obowiązującego brzmienia art. 83 ust. 2a pkt 1 ustawy, stację kontroli pojazdów mogą prowadzić podmioty niebędące przedsiębiorcami, m.in. szkoła lub centrum kształcenia, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów. Sformułowanie centrum kształcenia jest nieprecyzyjne i nie występuje w ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082, z późn. zm.). W związku z tym zmiana **art. 83 ust. 2a pkt 1** polega na doprecyzowaniu podmiotów niebędących przedsiębiorcami, które mogą prowadzić stację kontroli pojazdów.

W związku z tym, że Dyrektor TDT w przypadku wydania świadectwa kompetencji diagnosty nadaje diagnoście numer ewidencyjny, wymagana była zmiana **art. 83a ust. 3 pkt 6**.

Wypożyczenie i przyrządy wykorzystywane do badań technicznych w stacjach kontroli pojazdów powinny spełniać wymogi określone dla przeprowadzania badań technicznych, dlatego przedsiębiorca prowadzący stację kontroli został obowiązany w **art. 83ad** do zapewnienia diagnostom przeprowadzania badań technicznych przy użyciu wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w warunkach lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów.

Ponadto zgodnie z **art. 83ae** administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przekaze Dyrektorowi TDT informację o zatrudnieniu albo ustaniu zatrudnienia diagnosty przez jej automatyczne udostępnienie przez system teleinformatyczny obsługujący centralną ewidencję pojazdów jako informację do pobrania. Dostęp Dyrektora TDT do tych informacji zostanie zapewniony przez funkcjonalność centralnej ewidencji pojazdów. Takie rozwiązanie nie nakłada na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów dodatkowego obowiązku informowania Dyrektora TDT o zaistniałym zdarzeniu. Informacje te mają istotne znaczenie, ponieważ mogą stanowić jeden z elementów wpływających na ważność wpisu do rejestru diagnostów. Dyrektor TDT może dokonać sprostowania z urzędu wpisu zawierającego oczywiste błędy

lub niezgodności ze stanem faktycznym. Należy wyraźnie podkreślić, że dane osobowe diagnostów będą znajdowały się w obu rejestrach, będzie przekazywana jedynie dana o zatrudnieniu bądź ustaniu zatrudnienia. Gromadzenie i wymiana wskazanych informacji jest środkiem niezbędnym i proporcjonalnym służącym do zagwarantowania skutecznego nadzoru nad systemem badań technicznych. Projekt ustawy został poddany szczegółowej analizie pod kątem zgodności z zasadami przetwarzania i ochrony danych osobowych osób fizycznych. Obowiązek ten nie dotyczy diagnostów przeprowadzających badania techniczne w upoważnionych komórkach organizacyjnych lub na stacjach kontroli pojazdów prowadzonych przez służby, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1 ustawy.

W preambule dyrektywy pojawia się pojęcie obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych, jak również w jej art. 12 ust. 2, zgodnie z którym „stacje kontroli pojazdów powinny zapewniać obiektywność i wysoką jakość badań technicznych pojazdów”. Projektodawca zdecydował, że te cechy powinny dotyczyć diagnostów. Jednocześnie art. 13 ust. 4 dyrektywy 2014/45/UE stanowi, że „Prowadząc badanie zdolności do ruchu drogowego, diagności muszą być wolni od jakichkolwiek konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu organowi utrzymanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności”. Mając na uwadze również istniejącą specyfikę polskiego rynku przewoźników drogowych, wprowadzono w **art. 83af** warunki organizacyjne, jakie powinien zapewnić przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, a które umożliwią diagnoście zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności.

Mając na względzie minimalne wymagania dotyczące organów nadzoru określone w dyrektywie 2014/45/UE, a także jej prawidłowe wdrożenie, projektowana zmiana ustawy zakłada prowadzenie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce na wielu płaszczyznach: nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów, nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.

Zgodnie z brzmieniem dyrektywy 2014/45/UE kontrolę nad obszarem związanym ze stacjami kontroli pojazdów powinien sprawować organ państwowy. Stosownie do art. 83b ustawy nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta. Projekt ustawy pozostawia starostom nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, w tym prowadzenie rejestrów przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Jednak obowiązujące dotychczas

przepisy w przedmiocie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdu zostały zmienione przez wprowadzenie szeregu nowych rozwiązań. W ramach nowych rozwiązań stosownie do **art. 83b ust. 2 pkt 1** starosta, zgodnie z właściwością, będzie realizował takie czynności kontrolne jak przeprowadzanie, co najmniej raz w roku, kontroli sprawdzających przedsiębiorców i inne podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów w zakresie zgodności z wymaganiami, jakie powinien spełniać przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, jak również tych, o których mowa w projektowanym art. 83ad, prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji i wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych.

Podkreślenia wymaga, że starosta będzie sprawdzał, czy dokumentacja jest prowadzona. Starosta będzie przeprowadzał kontrolę pod kątem proceduralnym. Nie ma możliwości „dublowania się” kompetencji starosty i Dyrektora TDT.

Art. 21 dyrektywy 2014/45/UE zakłada, że sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące. W celu uzyskania proporcjonalności kar nakładanych na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów zdecydowano o wprowadzeniu kar pieniężnych na tych przedsiębiorców, którzy po raz pierwszy dopuścili się rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Natomiast w stosunku do przedsiębiorcy, który dwukrotnie rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, zostanie wydana decyzja o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów. W związku z tym dokonano zmiany w **art. 83b w ust. 2 w pkt 3 lit. c**.

Należy wyjaśnić, że w odniesieniu do prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów nie zastosowano analogicznego rozwiązania – w tym przypadku decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej starosta wyda w przypadku jednokrotnego rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej, co jest podyktowane tym, że w przypadku przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, z uwagi na fakt, że jest to zupełnie inna specyfika i skala działalności, nie przewidziano nakładania administracyjnych kar pieniężnych.

Jednocześnie, mając na uwadze wymagania pkt 2 załącznika V do dyrektywy 2014/45/UE, w **ust. 2c** określono wymagania dla osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru. Wskazano, że osoby te muszą posiadać co najmniej wykształcenie średnie

branżowe albo średnie i udokumentowaną co najmniej 3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów albo uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. Została wprowadzona również możliwość przeprowadzania czynności kontrolnych w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów dla osób, które dopiero zdobywają doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów albo są w trakcie uzyskiwania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, pod warunkiem że posiadają co najmniej wykształcenie średnie branżowe albo średnie, a jedna z osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru spełnia wszystkie wymagania.

Należy zaznaczyć, że analogiczne wymagania będą musiały spełniać osoby wykonujące czynności kontrolne w odniesieniu do ośrodków szkolenia diagnostów, a także diagnostów, z zastrzeżeniem odbycia odpowiedniego szkolenia.

Projekt ustawy nie wymaga wprowadzenia przepisów przejściowych odnoszących się do osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru odpowiednio nad stacjami kontroli pojazdów oraz nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów, ponieważ brzmienie projektowanego art. 83b ust. 2c zapewnia możliwość kontynuowania wykonywania czynności kontrolnych w zakresie nadzoru obecnym pracownikom starostw przez spełnienie wymagania posiadania co najmniej wykształcenia średniego oraz doświadczenia w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów.

Dla zapewnienia całkowitej bezstronności działań z obszaru nadzoru wprowadzono w **art. 83b ust. 2d** określający katalog czynności bądź działań, których nie mogą wykonywać osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru.

W **art. 83b ust. 5** zostały określone przypadki rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Obecnie ustawa nie precyzuje, co rozumie się przez rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej. Starosta, który będzie stwierdzał przypadki rażącego naruszenia i wyciągał konsekwencje prawne, powinien mieć możliwie precyzyjne wskazówki, kiedy te przypadki miały miejsce.

Jednym z rażących naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego bez zapewnienia dostępu do danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Rażące naruszenie nie będzie miało jednak miejsca w przypadku braku

możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, spowodowanego przyczynami niezależnymi od podmiotu, ponieważ w takim przypadku wprowadzenia danych dokonuje się niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia, w którym powstał obowiązek ich wprowadzenia. Mając na uwadze powyższe, dla uwzględnienia takiej sytuacji w projektowanych przepisach został wprowadzony wyjątek, tj. zastrzeżenie do art. 80bc ustawy.

Kolejną zmianą wynikającą z konieczności prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE jest wprowadzenie nowego rodzaju regulowanej działalności gospodarczej – ośrodków szkolenia diagnostów. W **art. 83d–83g** została szczegółowo uregulowana materia dotycząca ośrodków szkolenia diagnostów, rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia oraz sprawowanego nad nimi nadzoru. Dyrektywa 2014/45/UE wymaga, aby upoważniony ośrodek szkoleniowy państwa członkowskiego prowadził szkolenia wstępne oraz organizował szkolenia przypominające. Ośrodki szkolenia diagnostów będą prowadziły szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz warsztaty doskonalenia zawodowego, które odpowiadają tzw. szkoleniom przypominającym określonym w dyrektywie 2014/45/UE, i dodatkowe warsztaty doskonalenia zawodowego. Mając na względzie, że szkolenie dla kandydatów na diagnostów trwa kilka tygodni, a w trakcie tak długiego okresu może wydarzyć się zdarzenie losowe, kandydat na diagnostę stosownie do **art. 83d ust. 4** otrzyma zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, jeżeli uczestniczył w minimum 80% zajęć z części teoretycznej oraz we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach z części praktycznej.

Dodatkowo należy określić zaplecze techniczne oraz wymagania kadrowe niezbędne do prowadzenia takiego ośrodka. Wymagania, jakie powinien spełniać przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, określa **art. 83e**.

Jeżeli osoba fizyczna, członek organu osoby prawnej lub osoba upoważniona do reprezentowania jednostki organizacyjnej niebędącej osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną, była prawomocnie skazana za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej czy przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów, taka osoba nie będzie mogła prowadzić działalności w tej formie. Kwestia karalności przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów została inaczej uregulowana niż w odniesieniu do przedsiębiorcy prowadzącego stacje kontroli pojazdów. Zamiast przestępstwa przeciwko dokumentom wprowadzono przestępstwo przeciwko

wiarygodności dokumentów. Taka zmiana ma jedynie na celu dostosowanie do terminologii stosowanej w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2022 r. poz. 1138), ponieważ rozdział XXXIV tego aktu prawnego nosi nazwę „Przestępstwa przeciwko wiarygodności dokumentów”. Dodatkowo rozszerzono wyliczenie o brak prawomocnego wyroku za umyślne przestępstwa skarbowe, co ma zagwarantować rzetelność i wiarygodność uczestnika obrotu gospodarczego. Wymogi te należy wprowadzić, ponieważ są istotne dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów.

Mając na względzie okoliczność, że prowadzenie stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną i podlega wpisowi do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, w przypadku prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów w **art. 83f ust. 1** zastosowano analogiczne rozwiązanie. W **ust. 2** wskazano, że ośrodek szkolenia diagnostów mogą prowadzić jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, a spełniające wymagania określone przez ustawę. Zgodnie z projektem ustawy odpowiedzialnym za przeprowadzanie egzaminów kwalifikacyjnych dla kandydatów na diagnostów będzie Instytut Transportu Samochodowego. Takie umocowanie Instytutu Transportu Samochodowego wyklucza jednoczesną możliwość świadczenia usług z zakresu szkolenia kandydatów na diagnostów.

Jednakże w **ust. 3** zostało doprecyzowane, że mimo nieposiadania statusu przedsiębiorcy, do jednostek organizacyjnych prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów zastosowanie mają przepisy dotyczące przedsiębiorców prowadzących działalność regulowaną tego typu, tj. ust. 6–8, 13 i 16 oraz art. 83g ust. 6 i 9–11 projektu. Regulacja w tym zakresie ma charakter szczegółowy i precyzyjnie określa przepisy, które znajdą zastosowanie, a nie odsyła do ogólnie do odpowiedniego stosowania przepisów, jak ma to miejsce w analogicznych przepisach dotyczących prowadzenia działalności przez podmioty niebędące przedsiębiorcami prowadzącymi stację kontroli pojazdów.

W związku z możliwością prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów przez jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, a które spełniają wymagania określone przez ustawę, **ust. 4** wprowadza zastrzeżenie, że środki publiczne, które te jednostki otrzymują na działalność podstawową, nie będą mogły być wykorzystywane na działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów.

W **ust. 5** kompetencje do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów w systemie teleinformatycznym przyznano staroście właściwemu ze

względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem, analogicznie jak w przypadku rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Jednocześnie należy zaznaczyć, że Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych nie planuje zmian w zakresie modelu sprzedażowego rozszerzonej wersji Portalu Starosty i będzie on udostępniany organom właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów z zachowaniem obecnie obowiązującego cennika, z wyłączeniem ewentualnych zmian mających charakter inflacyjny.

Mając na uwadze, że przedsiębiorca może wykonywać działalność gospodarczą w jednostkach organizacyjnych położonych na obszarze dwóch różnych powiatów, w **ust. 6** zastosowano analogiczne rozwiązanie jak w przypadku przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. W takim przypadku przedsiębiorca jest zobowiązany do uzyskania wpisu w odrębnych właściwych rejestrach na każdą z tych jednostek.

W **ust. 7–10** zostały określone wymogi formalne, jakie przedsiębiorca musi spełnić oraz jakie dokumenty powinien złożyć, aby uzyskać wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Ponadto dla zapewnienia przeprowadzania szkolenia w części praktycznej jest niezbędne ujawnienie w rejestrze przedsiębiorców adresu stacji kontroli pojazdów wraz z określeniem tytułu prawnego oraz okresu, na jaki wnioskodawca posiada tytuł prawny do dysponowania stacją kontroli pojazdów na potrzeby przeprowadzania szkoleń, warsztatów doskonalenia zawodowego i dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego.

W **ust. 11** jednoznacznie określono, jakich działań powinien dokonać organ, aby przedsiębiorca mógł prowadzić działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów. Natomiast **ust. 12** zobowiązuje właściwego starostę do dokonania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów w terminie 7 dni od dnia wpływu do niego wniosku o wpis wraz z oświadczeniem.

Odejście w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162, z późn. zm.) od szczegółowego normowania niektórych spraw na rzecz uregulowań o charakterze jedynie podstawowym wymaga szczegółowego uregulowania poszczególnych kwestii w ustawach odrębnych zgodnie ze specyfiką przedmiotowej materii lub dziedziny.

W związku z powyższym, odnośnie do działalności w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, projekt zawiera m.in. przepisy dotyczące możliwości rozpoczęcia

działalności regulowanej przy braku odpowiedzi ze strony organu na wniosek o wpis do rejestru działalności regulowanej (**ust. 13**), a także braku możliwości uzyskania wpisu do rejestru działalności regulowanej przez podmiot działający bez takiego wpisu przez okres 3 lat od ujawnienia tego faktu.

Kolejne jednostki redakcyjne wskazują wszystkie konsekwencje, jakie są związane z jego uzyskaniem. Właściwy starosta stosownie do **ust. 14** jest zobowiązany do umieszczenia i aktualizacji w rejestrze danych dotyczących przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Właściwy starosta zgodnie z **ust. 15** może dokonać sprostowania z urzędu wpisu zawierającego oczywiste błędy lub niezgodności ze stanem faktycznym. Ponadto w **ust. 16** na przedsiębiorców został nałożony obowiązek informowania starosty o kwestiach istotnych dla kontroli tej działalności, takich jak zmiana danych zawartych w rejestrze czy zakończenie wykonywania działalności w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów. Informacja ta ma istotne znaczenie, ponieważ może stanowić jeden z elementów wpływających na ważność wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Natomiast informacja o terminie, czasie i miejscu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, warsztatów doskonalenia zawodowego lub dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego oraz ich harmonogramie zajęć przekazana właściwemu staroście przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów będzie pomocna do przeprowadzenia kontroli w zakresie zgodności z programem oraz właściwej realizacji szkoleń i warsztatów.

Jednocześnie należy wskazać, że istotne jest, aby ośrodki szkolenia diagnostów zaczęły prowadzić działalność niezwłocznie po wejściu w życie niniejszej ustawy, dlatego w projekcie nie przewiduje się przepisów przejściowych w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów. Należy zaznaczyć, że z dniem wejścia w życie ustawy przedsiębiorcy będą mogli złożyć do właściwego starosty wniosek o wpis do rejestru działalności regulowanej w przedmiotowym zakresie, a starosta powinien dokonać wpisu w terminie 7 dni od dnia otrzymania wniosku, a zatem rozpoczęcie działalności będzie mogło nastąpić w terminie kilku dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, dlatego nie jest zasadne wprowadzanie w tym zakresie żadnych okresów przejściowych.

W **art. 83g ust. 1** nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów został powierzony staroście właściwemu ze względu na miejsce wykonywania działalności, analogicznie jak w przypadku stacji kontroli pojazdów.

W ramach realizowania ww. nadzoru stosownie do **ust. 2** starosta, zgodnie z właściwością, będzie przeprowadzał, nie rzadziej niż raz na 2 lata, kontrole w zakresie zgodności z programem oraz właściwej realizacji szkoleń, warsztatów doskonalenia zawodowego i dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego oraz spełniania warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów.

Zgodnie z **ust. 3** osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów powinny spełniać wymagania określone dla osób przeprowadzających czynności kontrolne w ramach nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów.

Dla zapewnienia całkowitej bezstronności działań z obszaru nadzoru wprowadzono w **ust. 4** katalog czynności bądź działań, których nie mogą wykonywać osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru.

Mając na względzie, że stosownie do art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców kontrola działalności gospodarczej przedsiębiorców jest przeprowadzana na zasadach określonych w tej ustawie, projektowany **ust. 5** w zakresie przeprowadzania kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów odsyła do stosowania przepisów rozdziału 5 „Ograniczenia kontroli działalności gospodarczej” ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

W **ust. 6** zostały określone sytuacje, w których właściwy starosta wydaje decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, która stanowi podstawę do wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Jedną z nich jest złożenie, przy wniosku o wpis do rejestru, oświadczenia niezgodnego ze stanem faktycznym w zakresie potwierdzenia spełnienia wymagań. Takie oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. W przypadku gdy przedsiębiorca nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów w wyznaczonym terminie, rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów, został prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe i została otwarta likwidacja lub ogłoszona upadłość w stosunku do przedsiębiorcy, starosta powinien wydać decyzję o zakazie

wykonywania działalności gospodarczej. Jednocześnie w **ust. 7** doprecyzowano, że rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów jest:

- 1) prowadzenie szkoleń, warsztatów doskonalenia zawodowego lub dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z programem;
- 2) prowadzenie szkoleń, warsztatów doskonalenia zawodowego lub dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z warunkami wymaganymi przepisami prawa;
- 3) wystawienie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego lub zaświadczenia o ukończeniu dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego bez odbycia zajęć przewidzianych w programie.

Powyższe wymagania są podstawą do prawidłowego przeprowadzania szkoleń, warsztatów doskonalenia zawodowego i dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego, jak również do zapewnienia potwierdzenia przeprowadzenia i ewidencjonowania szkoleń dla kandydatów na diagnostów lub warsztatów doskonalenia zawodowego, lub dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego. Nieprzestrzeganie tych wymagań stanowi rażące naruszenie przepisów i będzie skutkowało wykreśleniem z rejestru.

Należy zwrócić uwagę, że postępowanie w zakresie wydania decyzji o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest prowadzone na podstawie przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”. Naczelną zasadą postępowania administracyjnego jest zasada prawdy obiektywnej. Została ona wyrażona w art. 7 k.p.a. Z zasady tej wynika obowiązek organu administracji publicznej wyczerpującego zbadania wszystkich okoliczności faktycznych dla prawidłowego ustalenia stanu faktycznego sprawy, co jest niezbędnym elementem właściwego zastosowania normy prawa materialnego. Realizację tej zasady zapewniają przede wszystkim przepisy regulujące postępowanie dowodowe. Zgodnie z art. 77 § 1 k.p.a. organ administracji publicznej jest obowiązany w sposób wyczerpujący zebrać materiał dowodowy, a więc podjąć ciąg czynności procesowych mających na celu zebranie całego materiału dowodowego i następnie go rozpatrzyć. Zgodnie zaś z treścią art. 107 k.p.a. decyzja powinna zawierać uzasadnienie faktyczne i prawne. W doktrynie prawa i postępowania administracyjnego obowiązek uzasadniania decyzji wiąże się zwykle

z zasadą przekonywania wyrażoną w art. 11 k.p.a. oraz z wyrażoną w art. 8 k.p.a. zasadą pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa oraz świadomości i kultury prawnej obywateli. W ramach prowadzonego postępowania o wydanie decyzji o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów organ w sposób szczegółowy powinien wyjaśnić, jak należy rozumieć rażące naruszenie przepisów dotyczących wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, oraz wskazać, dlaczego w jego ocenie nieprawidłowości stanowią o rażącym naruszeniu przepisów dotyczących warunków wykonywania tej działalności.

Takie same zasady dotyczą postępowania o wydanie decyzji o cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty. Wówczas organ w sposób szczegółowy powinien wyjaśnić, jak należy rozumieć rażące naruszenie przepisów dotyczących badań technicznych, oraz wskazać, dlaczego w jego ocenie nieprawidłowości stanowią, w świetle przesłanek ustawowych, o rażącym naruszeniu przepisów dotyczących badań technicznych.

Stosownie do **ust. 8** decyzja o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów podlega natychmiastowemu wykonaniu. Decyzje o zawieszeniu, przywróceniu i cofnięciu uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych również podlegają natychmiastowemu wykonaniu. Decyzje są wykonalne od chwili wejścia ich do obrotu prawnego, czyli od doręczenia stronie postępowania administracyjnego.

Skutkiem wydania decyzji o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest, zgodnie z **ust. 9**, wykreślenie przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów przez właściwego starostę. Jeżeli przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą objętą wpisem także na podstawie wpisów do innych rejestrów działalności regulowanej w tym samym zakresie działalności gospodarczej, z urzędu wykreśla się przedsiębiorcę także z tych rejestrów działalności regulowanej. W tym zakresie zostało przyjęte takie samo rozwiązanie jak w odniesieniu do wydania decyzji o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

W **ust. 10 i 11** wskazano okres, po którym przedsiębiorca może ponownie prowadzić działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów. Przedsiębiorca może uzyskać ponowny wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania decyzji

o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów. Ta sama zasada dotyczy przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

W **ust. 12** zostały wskazane pozostałe okoliczności, które również skutkują wykreśleniem z urzędu przedsiębiorcy i jednostki prowadzącej ośrodek szkolenia diagnostów z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Właściwy starosta wykreśla przedsiębiorcę i jednostkę prowadzącą ośrodek szkolenia diagnostów z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów na ich wniosek. Należy dodać, że właściwy starosta wykreśla przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów po uzyskaniu informacji o wykreśleniu przedsiębiorcy z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub Krajowego Rejestru Sądowego.

Mimo że prowadzenie ośrodka szkolenia diagnostów, tak jak prowadzenie stacji kontroli pojazdów, będzie działalnością regulowaną, nad którą nadzór będzie sprawował starosta właściwy ze względu na miejsce wykonywania tej działalności, ze względu na różnice w zakresie wykonywanej działalności, jak również fakt, że jest to zupełnie nowy rodzaj działalności dotychczas nieregulowanej przepisami, w celu precyzyjnego i jasnego uregulowania zagadnień związanych z wykonywaniem działalności w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów zaproponowano odmienną od przyjętej przy stacjach kontroli pojazdów redakcję przepisów.

Projekt ustawy wprowadza zmiany w zakresie uzyskania uprawnienia diagnosty oraz okoliczności dotyczących samego wykonywania zawodu diagnosty. Wszelkie działania w tym zakresie powinny być zgodne z dyrektywą 2014/45/UE, jednakże niniejsza dyrektywa zezwala na wprowadzenie przez państwo członkowskie UE dodatkowych wymogów odnośnie do kompetencji i odpowiedniego wykształcenia.

Zgodnie z **art. 83h ust. 1** badania techniczne może przeprowadzać diagnosta, który jest zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, objęty wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, jak również zatrudniony albo pełniący służbę w upoważnionych komórkach organizacyjnych lub stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1. Oznacza to, że nie jest wystarczające tylko posiadanie świadectwa kompetencji diagnosty, aby móc przeprowadzać badania techniczne, ale zatrudnienie w stacji kontroli pojazdów. Zgodnie z art. 83 ust. 3 pkt 6 ustawy stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który zatrudnia uprawnionych diagnostów. Jest

to jeden z sześciu obligatoryjnych warunków do spełnienia przez przedsiębiorcę w celu rozpoczęcia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Kluczowym znaczeniem przy zatrudnianiu uprawnionych diagnostów jest zapewnienie przeprowadzania badań przez kompetentną i posiadającą odpowiednie kwalifikacje osobę. Celem zmiany jest zapewnienie, aby diagnosta, którego danych nie ma w rejestrze, nie przeprowadzał badań technicznych. Dopiero gdy starosta prześle dane przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów do centralnej ewidencji pojazdów wraz z danymi zatrudnionego diagnosty, diagnosta będzie mógł wykonywać badania techniczne.

Proponowany **ust. 2** wprowadza wprost do ustawy obowiązek diagnosty, jakim jest przeprowadzanie badania technicznego zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem jego przeprowadzania oraz przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych. Regulacja ta ma na celu wyeliminowanie praktyk niezgodnych z prawem szerzących się obecnie wśród diagnostów. Podstawą do przeprowadzania badania technicznego zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem jest rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.).

W **ust. 3** został określony katalog zamknięty wymogów, jakie powinien spełniać kandydat na diagnostę. Projektodawca, jako warunki niezbędne dla wykonywania tego zawodu, wskazał elementy takie jak: posiadanie odpowiedniego wykształcenia i praktyki, ukończenie szkolenia dla kandydatów na diagnostów potwierdzonego zaświadczeniem o jego ukończeniu, złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego dla kandydatów na diagnostów, nieskazanie za przestępstwo w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe oraz za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

Wymagania o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów potwierdzonego zaświadczeniem o jego ukończeniu nie stosuje się do osoby, która posiada dokumenty potwierdzające kwalifikacje zawodowe, o których mowa w **ust. 4 pkt 1**.

Stosownie do **art. 83h ust. 4 pkt 2** osoba posiadająca ukończone studia na kierunku, dla którego program studiów przewiduje efekty uczenia się odpowiadające efektom szkolenia wymaganym w programie szkolenia kandydatów na diagnostów, jest zwolniona z obowiązku ukończenia szkolenia dla kandydatów na diagnostów. Podkreślić należy, że

intencją projektodawcy nie jest w przypadku osób posiadających wyższe wykształcenie zwolnienie ich z obowiązku spełnienia wymagań dotyczących odpowiedniego poświadczonego poziomu wiedzy w obszarach określonych w załączniku IV pkt 1 lit. a do dyrektywy 2014/45/UE, a jedynie zapewnienie tym osobom możliwości przystąpienia do egzaminu bez konieczności powtarzania treści zawartych w programie studiów na szkoleniu dla kandydatów na diagnostów. Tym samym także osoby posiadające wykształcenie wyższe kierunkowe będą musiały spełniać wymogi w tym zakresie, a prawidłową weryfikację spełnienia wymagań niezbędnych do uzyskania uprawnień diagnosty (świadczenia kompetencji diagnosty) zapewni egzamin. Jednocześnie należy podkreślić, że weryfikacja efektów uczenia się na odpowiednim kierunku będzie mogła być dokonywana na podstawie suplementu do dyplomu, uchwały senatu uczelni, która określa efekty uczenia się, do których są dostosowane programy studiów, odpowiednio do poziomu i profilu kształcenia, czy też zaświadczenia wydanego przez uczelnię.

Ponadto **ust. 5** określa, co należy rozumieć przez odpowiednie wykształcenie i praktykę przez wskazanie czterech zasadniczych kategorii wymaganego wykształcenia diagnosty (wyższego lub średniego branżowego albo średniego) i odpowiednich dla tych kategorii okresów praktyki również w zależności od posiadanego dokumentu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe. Powyższe zmiany uwzględniają konieczność dostosowania wymogów w zakresie wykształcenia diagnosty do obecnych przepisów w zakresie szkolnictwa wyższego i średniego, a jednocześnie konieczność objęcia tymi wymogami również dyplomów i tytułów zawodowych związanych z motoryzacją, uzyskanych przed wprowadzeniem obecnie obowiązującego systemu szkolnictwa zawodowego. Celem wprowadzonych przepisów jest zachowanie szerokiego dostępu do zawodu diagnosty, przy jednoczesnym zagwarantowaniu odpowiednich kompetencji technicznych osób wykonujących ten zawód. Dyrektywa 2014/45/UE zakłada, że wysokie standardy badań zdatności do ruchu drogowego wymagają wysokiego poziomu kwalifikacji i kompetencji personelu diagnostycznego. Zmiany w zakresie wymaganego wykształcenia i praktyki wobec kandydatów na diagnostów wynikają z pkt 1 załącznika IV do dyrektywy 2014/45/UE określającego minimalne wymogi dotyczące kompetencji. Dyrektywa 2014/45/UE wymienia obszary, w których kandydat na diagnostę powinien posiadać wiedzę, tj.: mechanika, dynamika, dynamika pojazdu, silniki spalinowe, technologia materiałów, elektronika, elektryka, elektroniczne układy pojazdu, aplikacje informatyczne. Minimalne

doświadczenie, jakie powinien posiadać kandydat na diagnostę, to co najmniej 3 lata udokumentowanego doświadczenia.

Zgodnie z **ust. 6** do okresu „odpowiedniej praktyki” wlicza się maksymalnie 3 miesiące praktyki odbytej w stacji kontroli pojazdów. Ustawodawca uznał, że do okresu praktyki można zaliczyć praktykę zawodową objętą programem studiów albo praktyki zawodowe, które obowiązkowo odbywają uczniowie technikum oraz branżowej szkoły II stopnia tylko pod warunkiem określonym w **ust. 7**. Podstawą takiej praktyki powinna być umowa dotycząca praktyki zawartej między odpowiednio uczelnią albo szkołą a stacją obsługi pojazdów, stacją kontroli pojazdów, zakładem (warsztatem) naprawy pojazdów lub upoważnionymi komórkami organizacyjnymi lub stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez służby, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1 ustawy, albo umowa o praktykę absolwencką.

Proponowany **ust. 8** wprowadza do ustawy możliwość zaliczenia do okresu praktyki wymaganej od kandydata na diagnostę także okresu wykonywania zadań w zakresie drogowej kontroli technicznej (dotyczy to w szczególności pracowników Inspekcji Transportu Drogowego oraz Policji, a także żołnierza Żandarmerii Wojskowej). Proponowana zmiana ułatwi w przyszłości wymienionym osobom nabycie uprawnień diagnosty, których praktyka w rozumieniu niniejszego projektu jest realizowana podczas codziennej służby. Ponadto wskazać należy, że udział w szkoleniu dla kandydatów na diagnostów podniesie poziom wiedzy i umiejętności niezbędnych do realizacji czynności związanych z kontrolą stanu technicznego pojazdów. Proponowana zmiana umożliwi również udział w szkoleniu dla kandydatów na diagnostów byłym żołnierzom Żandarmerii Wojskowej.

W **art. 83i** Dyrektorowi TDT została przyznana kompetencja do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. Dyrektywa 2014/45/UE wymaga, aby właściwy organ wystawił „świadectwo diagnostom spełniającym minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wyszkolenia”, więc **art. 83j ust. 2** stanowi, że świadectwo kompetencji diagnosty wydawane jest przez Dyrektora TDT w drodze decyzji. Zgodnie z **art. 83j ust. 1** świadectwo kompetencji diagnosty jest dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych.

Podsumowując, diagnosta posiadający świadectwo kompetencji, zatrudniony w stacji kontroli pojazdów oraz wpisany do rejestru diagnostów prowadzanego przez Dyrektora TDT, może przeprowadzać badania techniczne na stacji kontroli pojazdów.

Dyrektor TDT wydaje świadectwo kompetencji diagnosty po wniesieniu opłaty, która stanowi przychód TDT i jest wnoszona na wyodrębniony rachunek TDT. W **ust. 3** została zaproponowana maksymalna wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty na poziomie 100 zł. W akcie wykonawczym zostanie ustalona ostateczna wysokość tej opłaty.

W celu ubiegania się o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty należy złożyć niezbędne dokumenty wymienione w **ust. 4**, tj.: wniosek, dokumenty potwierdzające spełnienie określonych wymagań, w tym odpowiedniego wykształcenia i praktyki, dowód uiszczenia opłaty, oświadczenie o braku prawomocnego skazania za przestępstwa popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe i przeciwko wiarygodności dokumentów.

Zgodnie z brzmieniem **art. 83i–83k** Dyrektor TDT jest organem właściwym do wydawania świadectwa kompetencji diagnosty, wydawania, zawieszania, przywracania i cofania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Upoważnienie nowego podmiotu o charakterze publicznym zostało podyktowane prawidłowym wdrożeniem dyrektywy 2014/45/UE, która określa zadania nadzoru w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów, jak również zadania w zakresie kontroli badań technicznych pojazdów stanowiące znaczną część systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów. Dyrektor TDT będzie zatrudniał personel posiadający najwyższe kwalifikacje. Projektodawca zdecydował się powierzyć Dyrektorowi TDT szereg zadań wymagających specjalistycznej wiedzy.

Rzetelna realizacja zadań wskazanych w dyrektywie 2014/45/UE jest możliwa dzięki kompleksowemu funkcjonowaniu systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów, którego elementem będzie wykonywanie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów przez Dyrektora TDT. Wykonywać on będzie zadania o szczególnym charakterze, do których nie są przystosowane, ani w zakresie kadrowym ani w zakresie technicznym, inne jednostki podległe ministrowi właściwemu do spraw transportu czy też inne jednostki dozoru

technicznego. Zdaniem resortu powierzenie nadzoru w tym zakresie Dyrektorowi TDT jako organowi o zasięgu krajowym przyczyni się do osiągnięcia celu stawianego przez dyrektywę 2014/45/UE – podniesienie jakości badań technicznych pojazdów, podniesienie poziomu bezpieczeństwa, a w efekcie końcowym osiągnięcie „strefy zero” w 2050 r.

TDT jest jednostką podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu, posiada wieloletnie doświadczenie praktyczne, zatrudnia wyspecjalizowanych pracowników, dlatego podejmowane działania dają gwarancję wykonywanych czynności kontrolno-sprawdzających. Ponadto takie rozwiązanie zapewni stworzenie jednolitego mechanizmu funkcjonującego na terenie całego kraju, a w efekcie zagwarantuje jednolite stosowanie prawa w zakresie badań technicznych.

W tym przypadku nie bez znaczenia pozostaje fakt, że TDT posiada akredytację Polskiego Centrum Akredytacji jako jednostka inspekcyjna i posiada w tym zakresie specjalistyczną procedurę (procedura NR PJ-05-01).

Powierzenie nadzoru nad prawidłowością badań technicznych pojazdów TDT jest zasadne z uwagi na podstawy organizacyjne. Proponowane rozwiązanie wykorzystuje już istniejącą jednostkę podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu, co nie generuje konieczności tworzenia nowego podmiotu (organu) na szczeblu administracji centralnej. Jest to istotne, ponieważ tworzy się struktury krajowej władzy do spraw zapewnienia poprawy systemu badań technicznych pojazdów, obniżając do minimum koszty jej powołania.

Z uwagi na obowiązki nałożone przez dyrektywę 2014/45/UE oraz okoliczność, że Dyrektorowi TDT została przyznana kompetencja do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty, Dyrektor TDT będzie sprawował również kontrolę nad środowiskiem diagnostów oraz legalnością podejmowanych działań w ramach powierzenia nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Zgodnie z **art. 83k ust. 1** w ramach wykonywanego nadzoru Dyrektor TDT przeprowadza:

- 1) kontrole doraźne w losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów w obecności pracownika TDT przeprowadza badanie techniczne, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzenia badania technicznego pojazdu poddawanego badaniu technicznemu w tej stacji;

- 2) kontrolę i weryfikację wyników wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych w stacji kontroli pojazdów oraz użycia wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę;
- 3) analizę wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek;
- 4) kontrolę w zakresie prawidłowości umieszczenia cechy identyfikacyjnej;
- 5) analizę dokumentacji fotograficznej;
- 6) kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

Właściciel lub posiadacz pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatności do ruchu drogowego. Natomiast dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego wpływu na społeczeństwo ważny jest prawidłowy stan techniczny pojazdów użytkowanych na drogach. Dlatego w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, który został poddany badaniu technicznemu, diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, podczas kontroli doraźnej, wykona czynności odpowiadające zakresowi przeprowadzonego badania, pod nadzorem pracownika TDT.

Należy mieć na względzie, że Dyrektor TDT w ramach sprawowanego nadzoru jest obowiązany do analizy wyników uzyskanych podczas ww. kontroli.

Przeprowadzanie czynności kontrolnych w zakresie prawidłowości umieszczenia cechy identyfikacyjnej powinno wpłynąć na jednoznaczne rozpoznanie i identyfikację pojazdu przez diagnostę w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu i porządku ruchu na drodze oraz na wykonanie tej czynności przez diagnostę przy zastosowaniu jednolitych wytycznych wyłącznie w sposób zgodny z prawem. Celem tej czynności kontrolnej jest zapewnienie wyeliminowania stosowania praktyk sprzecznych z prawem, co w konsekwencji wpłynie na zapewnienie pewności i bezpieczeństwa obrotu pojazdami. Natomiast sama procedura umieszczania cechy identyfikacyjnej nie ulegnie zmianom.

W ramach wykonywanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych Dyrektorowi TDT powierzono analizę dokumentacji fotograficznej, która będzie związana z przeprowadzaniem badania technicznego pojazdu.

W związku z tym, że zgodnie z projektowanymi przepisami ustawy opłata za badania techniczne po wyznaczonej dacie stanowi przychód TDT, Dyrektorowi TDT w ramach

wykonywanego nadzoru powierzono kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzanie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

Stosownie do **ust. 2** czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać pracownicy TDT spełniający wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c, oraz którzy odbyli odpowiednie szkolenie. Jednym z tych wymagań jest posiadanie uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. Zakłada się, że jeden pracownik TDT wchodzący w skład dwuosobowych zespołów uczestniczących w kontrolach doraźnych będzie posiadał pełne uprawnienia diagnosty. Ponadto pracownicy TDT są obowiązani odbyć odpowiednie szkolenie. Szkolenie powinno obejmować swoim zakresem co najmniej czynności kontrolne oraz rozwiązania techniczne zgodne z aktualnym poziomem wiedzy technicznej i obowiązujące wymogi prawne dotyczące homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacje informatyczne wykorzystywane w badaniach technicznych oraz przeprowadzanie badania technicznego.

Projekt nie zawiera przepisów przejściowych w zakresie terminu odbycia wyżej wymienionego szkolenia, ponieważ takie szkolenia pracownicy TDT powinni odbyć jak najszybciej, aby było możliwe wykonywanie czynności kontrolnych w ramach nadzoru niezwłocznie po wejściu w życie ustawy. Biorąc pod uwagę, że mogą to być szkolenia wewnętrzne, jak również fakt, że TDT posiada akredytację Polskiego Centrum Akredytacji jako jednostka inspekcyjna i posiada w tym zakresie specjalistyczną procedurę (procedura NR PJ-05-01), zgodnie z którą TDT jako akredytowana jednostka inspekcyjna spełnia normę PN-EN ISO/IEC 17020, której celem jest określenie zasad organizacji szkoleń pracowników TDT w zakresie bezpośrednio i pośrednio związanym z działalnością inspekcyjną, kompleksowym zapewnieniem jakości i bezpieczeństwa pracy, podnoszeniem kwalifikacji oraz określenie wymogów kwalifikacyjnych pracowników inspekcyjnych zatrudnionych na poszczególnych stanowiskach pracy, nie jest konieczne wprowadzanie przepisów przejściowych w tym zakresie.

Projektodawca w **art. 83k ust. 5–7** określa zasady działania pracowników TDT podczas wykonywania czynności kontrolnych w ramach nadzoru. Określenie sposobu przeprowadzenia kontroli oraz działań, podejmowanych w jej toku przez organ, w ustawie zapewnia działanie w granicach prawa. Wskazać również należy, że powyższe przepisy są prawidłową realizacją wymogów zawartych w załączniku V do dyrektywy 2014/45/UE.

Zapewnienie prawidłowości wykonywanych czynności w trakcie kontroli gwarantuje przyznanie pracownikom TDT ochrony przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu.

Definicja legalna funkcjonariusza publicznego została określona w art. 115 § 13 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny. Ustawodawca, określając, kim jest funkcjonariusz publiczny, stosuje enumeratywne wyliczenie osób, którym przyznano *ex lege* status funkcjonariusza publicznego, ale posługuje się zróżnicowaną formą. Z nazwy wymieniono tylko część osób (np. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, poseł, senator, radny, poseł do Parlamentu Europejskiego). Kolejne grupy zostały określone: przez podanie opisu pełnionej funkcji (np. osoba będąca pracownikiem administracji rządowej, innego organu państwowego lub samorządu terytorialnego, a także inna osoba w zakresie, w którym uprawniona jest do wydawania decyzji administracyjnych. Umieszczenie w **art. 83k ust. 5** przepisu w przedmiocie uznania pracownika TDT za funkcjonariusza publicznego służyć ma zaznaczeniu rangi dokonywanych przez niego czynności. Z drugiej jednak strony projektodawca podkreśla zwiększoną odpowiedzialność pracownika TDT wynikającą z faktu, że podejmując bezprawne działania podczas kontroli, naruszy on nie tylko reguły ogólne, ale także zasady etyki zawodowej, którymi jest związany. Zasady te zostały wpisane w charakter zadań realizowanych przez funkcjonariuszy publicznych, doniosłych z punktu widzenia interesów państwa. Szczególny status prawny funkcjonariusza publicznego wyraża się w jego szczególnej ochronie prawnej. Przestępstwa wobec funkcjonariusza publicznego podlegają surowszej karze. Jednocześnie katalog zachowań karalnych, których może dopuścić się funkcjonariusz publiczny, jest szerszy, co ma wpłynąć jeszcze bardziej mobilizująco na taką osobę.

Wykonanie czynności kontrolnych może napotykać opór przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Dlatego przed przystąpieniem do czynności kontrolnych w ramach nadzoru pracownicy TDT znajdujący się na terenie stacji kontroli pojazdów informują bezpośrednio przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów albo kierownika podmiotu prowadzącego taką stację o rozpoczęciu czynności kontrolnych, w przypadku ich obecności. Nieobecność przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów nie wstrzymuje czynności kontrolnych. Powiadomienie o kontroli diagnosty, o którym mowa w **ust. 6**, jest zasadne, mając na uwadze uprawnienia pracowników TDT do żądania od przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli. Spełnienie tego obowiązku nie będzie możliwe, jeżeli przedsiębiorca albo jego przedstawiciel nie będzie wiedział o kontroli.

Wpływ na zapewnienie szczegółowego i szczerzego nadzoru ma załącznik V do dyrektywy 2014/45/UE. Mając na uwadze sprawowany nadzór nad prawidłowością badań technicznych pojazdów, dostrzeżono konieczność jego wzmocnienia przez określenie w **art. 83k ust. 9** minimalnej liczby kontroli badań technicznych pojazdów. Zmiany te mają zapewnić poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Liczba kontroli *ad hoc* została określona w projekcie ustawy na poziomie nie mniej niż 0,3% liczby badań technicznych wykonywanych w Polsce w ciągu roku. Takie rozwiązanie ma w ocenie ustawodawcy zapewnić optymalną liczbę zbadanych stacji kontroli pojazdów. Taki współczynnik kontroli *ad hoc* jest niższy niż ten planowany pierwotnie (0,5%). Zaproponowane rozwiązanie angażuje jednak mniejsze koszty po stronie budżetu państwa oraz jest mniej restrykcyjne dla diagnostów. Zakłada się jednak, że nawet taki współczynnik przy kontrolach „celowanych” przyniesie zamierzony efekt.

Dyrektor TDT jako organ nadzoru w zakresie swoich kompetencji może wydać, zgodnie z **art. 83k ust. 10**, postanowienie o obowiązku usunięcia przez diagnostę w wyznaczonym terminie stwierdzonych nieprawidłowości lub ukończenia przez diagnostę w terminie 3 miesięcy od dnia wydania postanowienia dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego. Powyższe sankcje nakładane na diagnostów stanowią realizację postulatów środowiska diagnostów, ponieważ dotychczas były podnoszone zarzuty, że obowiązujące przepisy nie regulują w sposób kompleksowy tego zagadnienia i są niejednoznaczne, przez co decyzje wydawane przez starostów w tym przedmiocie niejednokrotnie mogły być krzywdzące dla diagnostów. Podkreślenia wymaga, że obowiązek ukończenia dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego nie zastępuje obowiązku ukończenia co dwa lata warsztatów doskonalenia zawodowego.

W **art. 83k ust. 11–14** uwzględnione zostały skutki, jakie wiążą się z nieprawidłowościami wykrytymi w toku czynności kontrolnych, a także w przypadku niewypełniania obowiązków przez diagnostę. Przy popełnieniu przewinień mniejszej wagi, doprecyzowanych w **ust. 11**, Dyrektor TDT zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych i wpisuje informacje o zawieszeniu w rejestrze diagnostów. Możliwość przywrócenia uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych pod warunkiem usunięcia naruszeń, które były podstawą ich zawieszenia, wskazuje **ust. 12**. Dyrektor TDT (dotychczas był to starosta) w drodze decyzji administracyjnej cofa uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań

technicznych w przypadkach określonych w **ust. 13** i wpisuje informacje o cofnięciu w rejestrze diagnostów.

Bezwzględna przesłanką cofnięcia uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych jest prawomocne skazanie za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści materialnej, przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe. Kolejną przesłanką jest naruszenie przepisów prawa przez umieszczenie cechy identyfikacyjnej niezgodnie z decyzją wydaną przez starostę właściwego w sprawach rejestracji pojazdu, jak również umieszczenie cechy identyfikacyjnej bez wymaganej przepisami decyzji czy umieszczenie cechy identyfikacyjnej na pojeździe, dla którego została już wydana decyzja. Enumeratywny katalog przesłanek zamyka rażące naruszenie przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych.

Jednocześnie doprecyzowano w **ust. 14**, że rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest na przykład wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, jeżeli usterka lub kilka usterek z jednej grupy stwarza bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym bez przeprowadzenia badania technicznego, dwukrotne przeprowadzenie badania technicznego bez wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonywanie odpowiedniego zakresu badania technicznego. Rażącym naruszeniem jest również dwukrotne przeprowadzenie badania technicznego bez dostępu do centralnej ewidencji pojazdów, o ile dostęp jest wymagany, a także odmowa poddania się czynnościom kontrolnym w ramach nadzoru. Powyższe wymagania *a contrario* są podstawą do prawidłowego przeprowadzania badań technicznych, jak również do zapewnienia potwierdzenia wykonania i ewidencjonowania tych badań. Nieprzestrzeganie tych wymagań stanowi rażące naruszenie przepisów i skutkuje cofnięciem świadectwa kompetencji diagnosty.

Podkreślić należy, że zgodnie z **ust. 15**, w przypadku cofnięcia uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, uprawnienie może być wydane ponownie nie wcześniej niż po 2 latach od dnia wydania decyzji (aktualnie jest to 5 lat) oraz po spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3.

Ze względu na fakt, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów zatrudnia uprawnionych diagnostów, na Dyrektora TDT w **ust. 16** został nałożony obowiązek poinformowania przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów o zawieszeniu,

przywróceniu oraz cofnięciu uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych nie później niż w terminie 7 dni od dnia wydania decyzji. W przypadku gdy w stacji kontroli pojazdów badania techniczne przeprowadza tylko jeden diagnosta, powyższa informacja jest niezbędna w celu zapewnienia ciągłości działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

Stosownie do **ust. 17** decyzje o zawieszeniu, przywróceniu i cofnięciu uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych podlegają natychmiastowemu wykonaniu. Należy zwrócić uwagę na załącznik V pkt 1 lit. f tiret drugie do dyrektywy 2014/45/UE, zgodnie z którym „Przepisy i procedury dotyczące organów nadzoru ustanowionych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 14 obejmują następujące minimalne wymagania: (...) Organy nadzoru wykonują co najmniej następujące zadania: proponowane cofnięcia lub zawieszenia upoważnienia stacji kontroli pojazdów lub licencji diagnostów w przypadku wykrycia poważnych nieprawidłowości”.

Zgodnie z **art. 83l ust. 1 i 2** Dyrektor TDT prowadzi w systemie teleinformatycznym rejestr diagnostów, w którym umieszcza podstawowe dane dotyczące diagnosty, takie jak: numer ewidencyjny, imię i nazwisko, numer PESEL, adres zamieszkania, jak również dane, które są nierozdzielnie związane z prawem do przeprowadzania badań technicznych. Są to: numer dokumentu upoważniającego do przeprowadzania badań technicznych lub numer świadectwa kompetencji diagnosty, nazwa, adres i kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony, informacje o statusie uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych (zawieszenie, cofnięcie). Jeden wyjątek w zakresie umieszczania danych wprowadza **ust. 3**. Dane dotyczące nazwy, adresu i kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony, nie będą zamieszczane w przypadku diagnosty zatrudnionego w upoważnionej komórce organizacyjnej lub na stacji kontroli pojazdów prowadzonej przez służby, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1 ustawy.

W **ust. 4** zostały określone czynności Dyrektora TDT w związku z prowadzeniem rejestru diagnostów. Dyrektor TDT, w przypadku wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nadaje diagnoście numer ewidencyjny, wpisuje diagnostę do rejestru diagnostów oraz potwierdza wpis, wydając zaświadczenie. Dyrektor TDT wpisuje w rejestrze diagnostów informacje o zawieszeniu, przywróceniu i cofnięciu uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. Dyrektor TDT jest obowiązany do aktualizacji danych w rejestrze diagnostów w przypadku przekazania przez diagnostę informacji o zmianie imienia i nazwiska oraz zmianie adresu zamieszkania. Obowiązek aktualizacji

danych w rejestrze dotyczy również informacji przekazanych przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów do właściwego starosty o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia diagnosty.

W celu weryfikacji, czy diagnosta posiada świadectwo kompetencji diagnosty i jest w rejestrze diagnostów, ustawodawca zdecydował w **ust. 5** o ujawnieniu niektórych danych dotyczących diagnosty, tj. numeru ewidencyjnego, imienia i nazwiska, nazwy, adresu i kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony, oraz statusu wydanego diagnoście świadectwa kompetencji diagnosty. Rejestr diagnostów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej TDT w zakresie wskazanych danych.

Szczególną uwagę należy zwrócić na brzmienie przepisów **art. 83m**, w którym są określone obowiązki diagnosty oraz został wskazany katalog zamknięty okoliczności wyłączających diagnostę z możliwości przeprowadzenia badania technicznego. Zgodnie z założeniami dyrektywy 2014/45/UE, przeprowadzając badania zdatności do ruchu drogowego, diagności powinni działać niezależnie, a na ich ocenę nie powinny mieć wpływu konflikty interesów, w tym konflikty interesów o charakterze ekonomicznym czy personalnym. Wobec powyższego diagnosta został obowiązany w **ust. 1 pkt 1** do rzetelnego i bezstronnego wykonywania swoich obowiązków. Jednak gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta powinien odstąpić od przeprowadzenia tego badania technicznego i przesłać informację o powodzie odstąpienia do centralnej ewidencji pojazdów, stosownie do **ust. 2**.

W **art. 83n** uregulowano zasadę współpracy organów nadzoru w systemie badań technicznych z uwzględnieniem systemu szkoleń kandydatów na diagnostów i diagnostów mającą na celu prawidłową realizację powierzonych im zadań nadzorczych. Dotyczy to w szczególności współpracy między starostami a Dyrektorem TDT w ramach wykonywania nowych zadań określonych projektem ustawy. Nie stoi ona w sprzeczności z dotychczasowymi dobrymi praktykami i przepisami innych ustaw.

W celu uzyskania świadectwa kompetencji diagnosty niezbędne jest uzyskanie przez kandydata na diagnostę wyniku pozytywnego z egzaminu kwalifikacyjnego, który będzie przeprowadzała zgodnie z **art. 83o** komisja egzaminacyjna działająca przy Dyktorze Instytutu Transportu Samochodowego.

Projekt zakłada zwiększenie dostępności i transparentności egzaminów kwalifikacyjnych dla kandydatów na diagnostów. W zależności od ostatecznych rozwiązań przyjętych w akcie wykonawczym, polegających na podniesieniu rangi komisji egzaminacyjnej przez wprowadzenie do składu komisji egzaminacyjnej przedstawiciela strony społecznej, ustalona zostanie ostateczna wysokość opłaty za egzamin kwalifikacyjny. Dlatego też proponowana w ustawie maksymalna wysokość opłaty została ustalona na poziomie 500 zł.

Mając na uwadze, że Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu, posiada zaplecze naukowo-badawcze i wykwalifikowaną kadrę, jest zasadne przekazanie mu kompetencji do przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych w tym przedmiocie. Szerokie doświadczenie praktyczne oraz dysponowanie dorobkiem naukowym jest elementem, który zezwala Dyrektorowi Instytutu Transportu Samochodowego przygotować katalog co najmniej 1000 pytań dotyczących zagadnień związanych z badaniami technicznymi pojazdów. Natomiast akty wykonawcze będą szczegółowo określać sposób funkcjonowania i skład komisji egzaminacyjnej. Nowy system może, choć nie musi, wpłynąć na większą zdawalność egzaminów, a planowane rozwiązania na ich większą transparentność.

Mając na uwadze powyżej wskazane kompetencje, wiedzę, doświadczenie praktyczne oraz wykwalifikowaną kadrę zarówno w Instytucie Transportu Samochodowego, jak i w TDT, zdecydowano, że seminaria dla wykładowców będzie mógł przeprowadzać Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektor TDT. Obie ww. jednostki zapewnią właściwy poziom przeprowadzanych seminariów.

Do powierzenia przeprowadzania seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów Dyrektorowi TDT przyczyniły się obecne czynności wykonywane przez Dyrektora TDT, jakimi są przeprowadzanie sprawdzeń stacji kontroli pojazdów, które poprzedzają wydanie w drodze decyzji poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, a także przeprowadzane czynności kontrolne na stacjach kontroli pojazdów, które starosta może powierzyć Dyrektorowi TDT w drodze porozumienia. W związku z powyższym TDT posiada praktykę w zakresie badań technicznych pojazdów oraz dysponuje wiedzą dotyczącą najczęściej popełnianych przez diagnostów nieprawidłowości podczas przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

Ponadto po powierzeniu nowych zadań TDT w zakresie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, pracownicy TDT będą mogli dzielić się swoją wiedzą i doświadczeniem oraz przekazywać informacje o popełnianych błędach przez diagnostów kadrze szkolącej, która wykorzysta ją odpowiednio podczas przeprowadzania seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów.

Powierzenie przeprowadzania seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów nie spowoduje wzrostu kosztów odosobowych w TDT. W strukturze TDT funkcjonuje Centrum Szkoleniowo-Doradcze TDT – Akademia TDT, jednostka organizacyjna powołana przez Dyrektora TDT. W skład kadry szkoleniowo-doradczej Akademii TDT wchodzi osoby o wyspecjalizowanych kwalifikacjach zawodowych, posiadające wieloletnie doświadczenie, które będą mogły również przeprowadzać seminaria dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów.

Podkreślenia wymaga, że nie są planowane zmiany kadrowe w Instytucie Transportu Samochodowego związane z przyjęciem nowych zadań, w tym związanych z prowadzeniem seminariów dla wykładowców. Nowe zadania będą realizowane przez zespół wykładowców Instytutu, prowadzących obecnie szkolenia dla kandydatów na diagnostów, które ze względu na przekazanie kompetencji w zakresie ww. egzaminów do Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego nie będą już w Instytucie przeprowadzane. Obecnie zespół Instytutu Transportu Samochodowego liczy dziesięciu etatowych wykładowców, z czego dziewięciu posiada aktualne uprawnienia diagnosty (każdy z minimum trzyletnim stażem w okręgowej stacji kontroli pojazdów, a jedna posiada nawet stopień naukowy doktora nauk technicznych).

Projektowane zmiany w zakresie badań technicznych pojazdów, stacji kontroli pojazdów, szkoleń kandydatów na diagnostę wymusiły dokonanie zmian w przepisach przyznających ministrowi właściwemu do spraw transportu kompetencje do szczegółowego precyzowania tej materii w aktach wykonawczych oraz wskazania przesłanek wymagających uwzględnienia. Powyższe zmiany materii ustawowej spowodowały wprowadzenie nowych upoważnień dla ministra właściwego do spraw transportu do szczegółowego uregulowania poszczególnych aspektów w drodze nowych aktów wykonawczych.

W związku z projektowanymi przepisami dotyczącymi diagnostów i potrzebą wydania nowego aktu wykonawczego, określającego m.in. program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów, zaistniała potrzeba uchylecia w **art. 84a** w ust. 1

pkt 2 oraz zmiany ust. 2 określającego wytyczne do wydania rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1.

W **art. 84b** wskazano katalog zagadnień, w których minister właściwy do spraw transportu jest obowiązany wydać rozporządzenie z uwagi na przedmiotową nowelizację, tj.: program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów, warsztatów doskonalenia zawodowego oraz dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego, wymagania kwalifikacyjne dla członków komisji egzaminacyjnej, tryb ustalania jej składu i tryb jej pracy, tryb, szczegółową formę, warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego, szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów, wzory dokumentów oraz wysokość opłat.

Zmiany wymagał **art. 86 ust. 1** ustawy, ponieważ zawarte w nim odesłanie „z wyłączeniem wymogu posiadania zezwolenia starosty, o którym mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. b” jest nieaktualne. Należy wskazać, że z uwagi na charakter zadań wykonywanych za pomocą pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1 ustawy, oraz konieczność zapewnienia ochrony środków, form i metod realizacji zadań, zgromadzonych informacji oraz własnych obiektów i danych identyfikujących funkcjonariuszy, uprawnienia do przeprowadzania czynności kontrolnych, o których mowa w projektowanym art. 83j ust. 6 ustawy, powinny przysługiwać odpowiednim służbom w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez te służby. Tym samym czynności kontrolne przeprowadzane na stacjach kontroli pojazdów służb powinny być realizowane przez odpowiednie organy w zakresie uprawnień kontrolnych przysługujących Dyrektorowi TDT. Mając na względzie powyższe, do projektu ustawy w **art. 86** dodano **ust. 3a i 3b**.

Zgodnie z wymogami stawianymi przez dyrektywę 2014/45/UE w art. 15 ust. 1, należy umocować w **art. 86b** Dyrektora TDT jako organ prowadzący Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw Badań Technicznych, który będzie odpowiedzialny za wymianę informacji z krajowymi punktami innych państw członkowskich UE oraz Komisją Europejską. Już obecnie to TDT wykonuje zadania Krajowego Punktu Kontaktowego. Należy zaznaczyć, że dane wyznaczonego przez Polskę Krajowego Punktu Kontaktowego do spraw Badań Technicznych zostały przekazane Komisji Europejskiej.

W przypadku gdy kwota pobranych w poprzednim roku kalendarzowym opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz odsetek za zwłokę od tych opłat, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz opłat za uczestnictwo

w seminariach przekroczy kwotę kosztów poniesionych przez TDT na dany rok na realizację zadań wynikających z nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów, kwota nadwyżki stosownie do **art. 86c ust. 1** będzie stanowiła dochód budżetu państwa. Kwota nadwyżki powinna zostać przekazana w terminie do dnia 31 marca następnego roku kalendarzowego.

Dyrektor TDT został zobowiązany w **art. 86c w ust. 3** do przekazania ministrowi właściwemu do spraw transportu rocznego sprawozdania, w terminie do dnia 1 marca każdego roku. Mając na uwadze, że wysokość dotacji z budżetu państwa w danym roku będzie stanowiła różnicę między planowanymi kosztami realizacji nowych zadań TDT w danym roku a kwotą uzyskanych wpływów przez TDT w poprzednim roku kalendarzowym z opłat za przeprowadzenie badania techniczne po wyznaczonej dacie, opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz opłaty za uczestnictwo w seminariach, Dyrektor TDT w sprawozdaniu przedkłada informacje o wysokości środków otrzymanych z tytułu wyżej wymienionych opłat oraz o rzeczywistych kosztach poniesionych przez TDT na realizację zadań nałożonych niniejszym projektem.

Mając na uwadze, że projekt ustawy wprowadza zmiany w zakresie uprawnień diagnosty, a wymagania do uzyskania wskazanego uprawnienia zostały określone w projekcie w dodawanym art. 83h ust. 3–6, konieczna jest zmiana odesłań do przepisów wymienionych w art. 129fc ust. 1 ustawy. Zgodnie z art. 129fc ust. 1 ustawy, dodanym ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1466) wdrażającą do polskiego porządku prawnego 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 uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134, z późn. zm.), szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza kontrolujący, który posiada uprawnienia określone w art. 13 dyrektywy 2014/45/UE oraz w załączniku IV do tej dyrektywy.

Projekt przewiduje wprowadzenie w **art. 140mc ust. 1** kar pieniężnych nakładanych na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, którzy rażąco naruszyli warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

Celem wprowadzenia **ust. 2 pkt 1** jest ochrona przedsiębiorcy i innego podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów przed poniesieniem odpowiedzialności za sytuację, na które nie mogli mieć wpływu, na przykład diagnosta nie zgłosił przedsiębiorcy

problemów z funkcjonowaniem wyposażenia kontrolno-pomiarowego, a przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów nie jest diagnostą i nie mógł mieć wiedzy, że konkretne urządzenie nie działa poprawnie.

Działalność regulowana to jedna z trzech form reglamentacji prowadzenia działalności gospodarczej. Przedsiębiorca może wykonywać tę działalność, jeżeli spełnia warunki określone przepisami i po uzyskaniu wpisu do właściwego rejestru działalności regulowanej. Wprowadzenie obowiązku spełnienia wspomnianych warunków ma przede wszystkim zagwarantować prawidłowe wykonywanie działalności ze względu na skonkretyzowany ważny interes publiczny, uzasadniający wprowadzenie ograniczenia w jej wykonywaniu. Dlatego też działalność ta podlega szczególnej kontroli. Jednak, mając na względzie zasadę proporcjonalności i represyjny charakter kar, tj. w przypadku rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, starosta nakłada karę pieniężną, a w przypadku dwukrotnego rażącego naruszenia wydaje decyzję o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, jest zasadne wprowadzenie przepisu (**art. 140mc ust. 2 pkt 2**), który zapobiegnie możliwości ewentualnego podwójnego karania przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów za te same naruszenia.

Postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej wobec przedsiębiorcy i innego podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów nie będą wszczynane, a postępowania wszczęte w tej sprawie zostaną umorzone, w szczególności w przypadku, gdy zostały wykryte rażące naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów stanowiące podstawę do wydania decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów.

W odniesieniu do diagnostów zastosowano podobne rozwiązania w **art. 140md**, z tym że kara pieniężna będzie nakładana tylko w przypadku, gdy diagnosta po raz pierwszy dopuścił się naruszenia przepisów dotyczących badań technicznych w zakresie przeprowadzenia badania technicznego bez wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonanie odpowiedniego zakresu badania technicznego oraz przeprowadzenia badania technicznego bez dostępu do centralnej ewidencji pojazdów, o ile dostęp jest wymagany.

Konsekwencją powyższych zmian było dostosowanie brzmienia **art. 140n**, przez wskazanie podmiotu uprawnionego do nakładania kar, sposobu ich nakładania, a także odesłania do odpowiedniego stosowania przepisów działu IVa k.p.a. Kary pieniężne nakładane na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów będą stanowiły dochód budżetu

powiatu. Natomiast kary pieniężne nakładane na diagnostów będą stanowiły dochód budżetu państwa. W związku z powyższym ewentualne prowadzenie postępowań egzekucyjnych będzie należało do naczelnika urzędu skarbowego właściwego ze względu na miejsce zamieszkania diagnosty. Wierzycielem należności z tytułu kar pieniężnych nakładanych na diagnostów będzie właściwy miejscowo naczelnik urzędu skarbowego według siedziby TDT.

W **art. 2 i art. 3** są zmieniane odpowiednio ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1128, z późn. zm.) oraz ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1800, z późn. zm.), co zostało podyktowane zmianami wprowadzanymi w zakresie opłat za badania techniczne przeprowadzone po wyznaczonej dacie.

Zgodnie z art. 42 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1514) TDT jest państwową osobą prawną, nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT. Natomiast zgodnie z art. 61 tej ustawy TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową. Ponadto TDT nie otrzymuje również żadnych dotacji ani środków z budżetu państwa. Mając na uwadze rzeczywiste koszty realizacji zadań przekazanych Dyrektorowi TDT, związanych z diagnostami, jak również z nadzorem nad prawidłowością badań technicznych, w **art. 4** projektu ustawy zaproponowano zmianę w art. 61 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym przez dodanie ust. 1a, zgodnie z którym TDT otrzymuje dotację celową z budżetu państwa na dofinansowanie zadań określonych w niniejszym projekcie ustawy, w tym wydatków majątkowych, pomniejszoną o przychody uzyskane w poprzednim roku kalendarzowym z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, opłat za uczestnictwo w seminariach oraz opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty. Dotacja byłaby przeznaczona na dofinansowanie poniesionych kosztów związanych z: obecnością pracownika TDT podczas przeprowadzania ponownego badania przez diagnostę, wydawaniem świadectwa kompetencji diagnosty, zawieszaniem, przywracaniem i cofaniem uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych oraz sprawowaniem nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczaniem cech identyfikacyjnych oraz dokonywaniem innych czynności związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, przeprowadzaniem seminariów dla wykładowców czy prowadzeniem Krajowego Punktu Kontaktowego do spraw Badań Technicznych

odpowiedzialnego za wymianę informacji z krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z Komisją Europejską.

Wskazanie, aby opłaty m.in. za prowadzenie seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów czy opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty stanowiły przychód TDT, spowoduje transparentność finansowania czynności Dyrektora TDT, jak również rozliczania dotacji z budżetu państwa.

W celu uzyskania dotacji, zgodnie z dodanym **ust. 1b**, przez ministra właściwego do spraw transportu zawierana jest umowa zgodnie z art. 150 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634).

Termin na rozliczenie dotacji celowej przez Dyrektora TDT został wskazany w **ust. 1c**. Dyrektor TDT do dnia 31 stycznia każdego roku powinien przedstawić ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne rozliczenie z otrzymanej dotacji celowej zawierające rzeczywiste koszty poniesione przez TDT na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1 i art. 86b ustawy.

Należy zaznaczyć, że stosownie do **ust. 1d** kwota dotacji celowej nie może przewyższać różnicy między rzeczywistymi kosztami poniesionymi przez TDT na realizację wyżej wymienionych zadań a przychodami uzyskanymi z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, opłat za uczestnictwo w seminariach oraz opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty uzyskanymi w poprzednim roku kalendarzowym. Tej zasady nie stosuje się do uzyskiwania dotacji z budżetu państwa w 2023 r., o czym mowa w **art. 24** projektowanej ustawy.

Kolejną zmianę przepisów innych ustaw wprowadza **art. 5** do ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 470). Dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotycząca usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36) nie podlega stosowaniu względem działalności stacji kontroli technicznej pojazdów, która jako że wchodzi w zakres usług z dziedziny transportu nie podlega zgodnie z art. 58 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przepisom tego Traktatu dotyczącym swobody świadczenia usług. Dlatego też w art. 12 w ust. 1 pkt 6 ww. ustawy należało dodać działalność regulowaną w postaci prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz ośrodka szkolenia diagnostów.

W związku z dodaniem w art. 80ba ustawy pkt 10, który uprawnia Dyrektora TDT do przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów danych dotyczących diagnostów, jest konieczne wprowadzenie zmian redakcyjnych w art. 1 pkt 6 ustawy z dnia 17 listopada 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 2165).

Zawarte w **art. 7–20** przepisy przejściowe regulują oddziaływanie nowych przepisów na dotychczas obowiązujący porządek prawny w zakresie objętym niniejszym projektem. W przepisach przejściowych rozstrzyga się o sposobie zakończenia postępowań będących w toku oraz rozwiązuje się kwestie związane ze zmianami w prawie, w celu uwzględnienia konsekwencji wynikających z nowo projektowanych przepisów. Przepisy te określają, że przez wyznaczony czas stosowane będą dotychczasowe rozwiązania prawne, a także obowiązywać będą tymczasowe rozwiązania. Niektóre postępowania będzie też prowadził na podstawie dotychczasowych przepisów Dyrektor TDT.

Wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie ustawy sprawy dotyczące wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów będą kontynuowane na podstawie przepisów dotychczasowych stosownie do **art. 7**. Jednocześnie należy zaznaczyć, że wniosek o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, w którym przedsiębiorca wskazuje imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ich uprawnień, będzie uznawany za spełniający wymaganie, o którym mowa w art. 83a ust. 3 pkt 6 projektowanej ustawy, przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 8 projektu ustawy reguluje sposób postępowań będących w toku dotyczących kontroli stacji kontroli pojazdów. Proponuje się, aby do kontroli wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy miały zastosowanie przepisy dotychczasowe. W związku ze zmianami wprowadzonymi w zakresie nadzoru nad systemem badań technicznych, w tym także przeprowadzania kontroli, zastosowanie przepisów dotychczasowych jest rozwiązaniem pożądanym, ponieważ umożliwi zakończenie kontroli w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych przez starostów, bez konieczności przekazywania tych spraw do rozpatrzenia Dyrektorowi TDT, a jednocześnie pozwoli na uniknięcie konieczności dostosowania się starostów, w toku kontroli, do wprowadzanych projektowaną ustawą zmian.

W **art. 9–18** określono m.in. systematykę dotyczącą zachowania dotychczasowych uprawnień przez diagnostów, uzupełniania przez nich kwalifikacji, ważności zaświadczeń o ukończeniu szkolenia oraz przekazywania informacji o diagnostach przez starostów. Także dyrektywa 2014/45/UE zakłada, że należy ustanowić okres przejściowy pozwalający obecnej kadrze diagnostów na sprawne dostosowanie się do systemu okresowych szkoleń lub egzaminów.

Ustawodawca reguluje:

- 1) kwestie zachowania ważności uprawnień wydanym diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy;
- 2) możliwość uzupełnienia posiadanego uprawnienia przez diagnostów, którzy posiadają uprawnienia do ograniczonego zakresu badań technicznych, przez zdanie egzaminu kwalifikacyjnego;
- 3) sytuację kandydatów na diagnostę, którzy spełnili wymagania do dnia wejścia w życie ustawy, aby zostać diagnostą na podstawie przepisów dotychczasowych;
- 4) sposób postępowania osób, które przed dniem wejścia w życie ustawy złożyły odpowiednio wniosek o egzamin kwalifikacyjny dla diagnostów uzupełniających uprawnienia albo egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów.

Jednocześnie diagnosty posiadający dotychczasowe uprawnienia są obowiązani do ukończenia w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego i przekazania do Dyrektora TDT zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w tych warsztatach. Dyrektor TDT na podstawie ww. zaświadczenia oraz złożonego wniosku wydaje świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje numer ewidencyjny, wpisuje diagnostę do prowadzonego rejestru oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów. Podkreślenia wymaga, że od diagnostów posiadających uprawnienia nie pobiera się opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty. W związku z tym, że część diagnostów może spełniać wymagania, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1 projektowanej ustawy, diagnosta może ubiegać się o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty potwierdzające ich spełnienie. W takim przypadku powinien dołączyć dokumenty potwierdzające posiadanie wykształcenia, o którym mowa w art. 83h ust. 5 projektowanej ustawy. Jednocześnie należy zaznaczyć, że niespełnienie ww. wymagań w żaden sposób nie wpłynie na zakres uprawnień diagnosty do wykonywania badań technicznych, które zostaną określone w świadectwie kompetencji diagnostów. Zakres uprawnień będzie tożsamy z zakresem uprawnień posiadanych przed dniem wejścia

w życie niniejszej ustawy. W celu zachowania dotychczasowych uprawnień nie jest konieczne spełnienie przez osoby będące diagnostami nowych wymagań.

Mając na uwadze obecnie obowiązujący art. 84 ust. 4 ustawy w **art. 17** wskazano, że uprawnienie diagnosty cofnięte przed dniem wejścia w życie ustawy może być wydane ponownie osobie nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna. Jeżeli w wyniku prowadzenia postępowań wszczętych i niezakończonych przez starostę przed dniem wejścia w życie ustawy w sprawie cofnięcia uprawnień diagnostom, a także na skutek postępowań prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy w odniesieniu do diagnostów, którzy wykonują badania techniczne na podstawie tych uprawnień, zostaną cofnięte uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, uprawnienie może być wydane ponownie nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna, w tym przypadku wskazany termin jest analogiczny jak w projektowanych przepisach prawa materialnego.

W **art. 18** ust. 1 starostowie zostali obowiązani do przekazania w wyznaczonym terminie Dyrektorowi TDT za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej informacji na temat wydanego bądź cofniętego uprawnienia diagnosty, co jest niezbędne do prowadzenia przez Dyrektora TDT rejestru diagnostów, który powinien zawierać informacje w tym zakresie. Natomiast Dyrektor TDT został zobowiązany do przekazania otrzymanych od starostów danych dotyczących diagnostów do centralnej ewidencji pojazdów, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Celem przekazania danych jest zapewnienie kompletności danych w centralnej ewidencji pojazdów na potrzeby uszczelnienia systemu badań technicznych.

Natomiast **art. 20** reguluje kwestię statusu pojazdów zabytkowych zarejestrowanych na podstawie przepisów dotychczasowych. Jednocześnie, mając na uwadze, że definicja pojazdów historycznych przyjęta przez dyrektywę 2014/45/UE różni się zakresem od definicji pojazdów zabytkowych przyjętej na gruncie obecnie obowiązującego krajowego prawodawstwa, jest niezbędne przy rejestracji takich pojazdów stosowanie nowych przepisów od dnia wejścia w życie ustawy. Dlatego w przedmiotowym zakresie nie zostały przewidziane przepisy przejściowe.

Przepis przejściowy w **art. 21** dotyczy kwalifikacji wykładowców prowadzących szkolenia dla kandydatów na diagnostów, pierwsze warsztaty doskonalenia zawodowego, warsztaty doskonalenia zawodowego lub dodatkowe warsztaty doskonalenia zawodowego

w ośrodkach szkolenia diagnostów i określa maksymalny termin do nabycia właściwych uprawnień.

Art. 23 reguluje zasady zatwierdzania pierwszego planu finansowego TDT, uwzględniającego nowe koszty realizacji zadań nakładanych na TDT oraz dotacji z budżetu państwa.

Art. 25 reguluje zachowanie w mocy niektórych przepisów wykonawczych do czasu wydania nowych.

Z kolei w **art. 26** wskazany został maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Limity wydatków zostały wskazane od 2023 r. i obejmują 10 pełnych lat (2023–2032). Na kwotę składają się koszty i wydatki związane z przyznaniem Dyrektorowi TDT nowych kompetencji w systemie badań technicznych. Zmiana wydatków jest zróżnicowana w poszczególnych latach. Największe wydatki zostaną poniesione w pierwszym roku funkcjonowania przepisów w związku z dostosowaniem Dyrektora TDT do wykonywania nowych zadań.

W **art. 27** jednoznacznie wskazano maksymalny limit wydatków poniesionych przez TDT w danym roku kalendarzowym na realizację zadań przewidzianych projektem ustawy.

Zgodnie z **art. 28** projektowana ustawa wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2023 r., z wyjątkiem art. 18 ust. 1 dotyczącego przekazywania przez starostów wykazów diagnostów, który w ocenie projektodawcy powinien wejść w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Wejście w życie projektowanej ustawy z dniem 1 stycznia 2023 r. zapewni odpowiednie *vacatio legis* na dostosowanie jednostek do nowych obowiązków wynikających z ustawy, jednocześnie umożliwiło ustalenie w ustawie budżetowej na 2023 r. wysokości dotacji celowej dla TDT na wykonywanie nowych zadań wynikających z projektowanej ustawy, a tym samym umożliwi ich finansowanie z budżetu państwa. Wejście w życie art. 18 ust. 1 z dniem następującym po dniu ogłoszenia jest niezbędne w celu umożliwienia uzyskania przez Dyrektora TDT niezbędnych danych do prowadzenia rejestru diagnostów. Takiego terminu wejścia w życie projektowanego przepisu art. 18 ust. 1 wymaga ważny interes państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu 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.), w związku z czym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Maciej Bożyk nr tel. 022 630-13-29 e-mail: maciej.bozyk@mi.gov.pl	Data sporządzenia 13.07.2022 r. Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.), zwana dalej „dyrektywą 2014/45/UE” Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów: UC48

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Pełne i prawidłowe wdrożenie dyrektywy 2014/45/UE oraz wprowadzenie rozwiązań do polskiego porządku prawnego ma na celu zapewnienie sprawnego funkcjonowania regulacji przewidzianych w ww. dyrektywie.

Główne zagadnienia wymagające uregulowania w polskim prawie dotyczą przede wszystkim:

- a) wprowadzenia zmian w zakresie sprawowanego nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, mających na celu niezwłoczne eliminowanie i zapobieganie pojawianiu się w przyszłości nieprawidłowości w przeprowadzaniu badań technicznych,
- b) wskazania organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad diagnostami i wykonywanymi przez nich badaniami technicznymi pojazdów,
- c) wprowadzenia zmian dotyczących minimalnego wyposażenia stacji kontroli pojazdów oraz systemu okresowego badania sprawności urządzeń stosowanych w stacji,
- d) stworzenie nowego systemu prowadzenia szkoleń dla diagnostów (wstępnych i okresowych),
- e) ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów oraz uregulowania kwestii działalności tych ośrodków, mając na względzie konieczność zapewnienia i utrzymania wysokiego poziomu szkoleń diagnostów,
- f) wprowadzenia zmian w zakresie egzaminowania i nadawania uprawnień diagnostom,
- g) wyznaczenia punktu kontaktowego odpowiedzialnego za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską.

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

1. Stworzenie systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów przez rozdzielenie kompetencji nadzorczych na dwa organy: organ nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz organ nadzoru sprawującego nadzór na samymi diagnostami.

2. Pozostawienie starosty organem nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz wyznaczenie starosty jako nadzorującego przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, przekazanie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, zwanemu dalej: „Dyrektorem TDT”, nadzoru nad diagnostami.

3. Wprowadzenie instrumentów oddziaływania przez organy nadzoru na system badań technicznych pojazdów i stacji kontroli pojazdów, umożliwiające szybkie reagowanie na ujawniane nieprawidłowości, a także wykonywanie działań prewencyjnych.

4. Stworzenie nowego systemu szkolenia dla diagnostów – zasadne jest skoordynowanie krajowego systemu szkoleń przez stworzenie szczegółowych wymagań dla ośrodków szkolenia (infrastruktura i wykładowcy) oraz nadzoru nad nimi, jak również stworzenie systemu przeprowadzania odpowiednich egzaminów oraz obowiązkowych szkoleń dla diagnostów:

wstępnych, jak również cyklicznych przypominających i rozszerzających wiedzę z zakresu konstrukcji pojazdów oraz sposobu przeprowadzania badań pojazdów (warsztaty doskonalenia zawodowego).

5. Wyznaczenie Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego jako odpowiedzialnego za egzaminowanie kandydatów na diagnostów i diagnostów.

6. Wyznaczenie Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektora TDT do przeprowadzania seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów.

7. Wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu prowadzącego punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji związanych z badaniami technicznymi pojazdów z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską.

Oczekiwane efekty:

- a) podział systemu nadzoru na: nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz nadzór nad diagnostami przeprowadzającymi badania techniczne pojazdów wpłynie na wyższą jakość wykonywanych badań technicznych, wiążącą się z wyeliminowaniem z ruchu drogowego pojazdów w złym stanie technicznym, co będzie skutkowało podniesieniem poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- b) podwyższenie jakości pracy diagnostów, poziomu ich kwalifikacji i kompetencji oraz poprawa rzetelności wykonywanych przez nich badań technicznych dzięki wprowadzeniu obowiązkowych okresowych szkoleń dla diagnostów,
- c) poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i pozytywny wpływ na ochronę środowiska przez „uszczelnienie” systemu badań technicznych,
- d) podniesienie poziomu bezpieczeństwa obrotu pojazdami na rynku wtórnym,
- e) pozytywny wpływ pośrednio na poprawę stanu środowiska przez zmniejszenie średniego poziomu emisji spalin w wyniku wykrywania i eliminowania z użytkowania pojazdów z niesprawnymi układami kontroli emisji spalin oraz nieszczelności powodujących wycieki toksycznych płynów eksploatacyjnych, jak również powodujących nadmierny hałas,
- f) podwyższenie wiarygodności badań przez wprowadzenie obowiązku dokumentowania fotograficznego obecności pojazdu na badaniach technicznych i przechowywania tej dokumentacji przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania.

Reasumując, zmiany w systemie badań technicznych będą skutkowały poprawą stanu technicznego pojazdów na drogach, co w konsekwencji wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.

Doświadczenia, jakie Ministerstwo Infrastruktury zdobyło przy pierwszej próbie implementacji omawianej dyrektywy w 2018/19 r., spowodowały, że wybrano pozostawienie starostom nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz odciążenie ich od technicznego nadzoru nad samymi diagnostami, dając kompetencje nadzoru nad diagnostami Transportowemu Dozorowi Technicznemu (TDT). Zaproponowane rozwiązanie polegające na powierzeniu nadzoru kilku podmiotom powinno sprawić, że cele, jakie zakłada dyrektywa 2014/45/UE, zostaną osiągnięte. Dla pełnej transparentności nowego rozwiązania zaproponowano też, aby przenieść od TDT uprawnienia w zakresie egzaminowania kandydatów na diagnostów i powierzyć to zadanie Instytutowi Transportu Samochodowego (ITS) – jednostce podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu ustawy za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

W innych państwach UE w wielu przypadkach system nadzoru już funkcjonuje. Jest on realizowany w większości znanych przypadków przez jedną instytucję i z wykorzystaniem systemów informatycznych, które m.in. monitorują wyniki badań technicznych wykonywanych w stacjach kontroli pojazdów.

Przykładowo:

Królestwo Niderlandów: Władza Homologacyjna Królestwa Niderlandów (RDW) realizuje zadania wynikające z m.in. zakresu dopuszczenia do użytku pojazdów i ich części, wykonywania czynności nadzorczych i kontrolnych przez

monitorowanie stanu technicznego pojazdów (w tym przez dokonywanie akredytacji dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów) lub wydawanie odpowiednich dokumentów dla pojazdu lub właścicieli. Jest również organem właściwym do spraw wykonywania umowy *L' Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route* (ADR), tj. przewozu towarów niebezpiecznych, w ruchu drogowym. System RDW, będący urzędowym regulacją zawartych w dyrektywie 2014/45/UE, finansowany jest m.in. z opłat pobieranych od każdego badania technicznego pojazdu w wysokości 4 euro.

Finlandia: W Finlandii obie funkcje, tj. właściwej władzy w sprawie badania zdatności drogowej i organu nadzoru, pełni Fińska Agencja Transportowa (TRAFI). Działalność obejmująca nadzór nad stacjami kontroli pojazdów finansowana jest stałą opłatą wnoszoną przez stację kontroli pojazdów z tytułu każdego wykonanego badania.

Szwecja: Właściwą władzę w sprawach badań technicznych w Szwecji jest Szwedzka Agencja Transportowa. Jej działalność w obszarze badań technicznych jest finansowana stałą opłatą stanowiącą część należności za badanie techniczne.

Chorwacja: W Chorwacji właściwą władzę ds. badań technicznych pojazdów jest Minister Spraw Wewnętrznych, który uprawniał podmiot „Chorwackie Centrum Pojazdów” do wykonywania badań technicznych. Podmiot ten posiada sieć SKP. Nadzór nad jakością badań sprawuje Automobil Klub Chorwacji. Nadzór nad działalnością obu instytucji sprawuje Minister Spraw Wewnętrznych. Działalność nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów finansowana jest stałą opłatą będącą częścią należności za badanie techniczne.

Węgry: Na Węgrzech działania związane z systemem badań technicznych pojazdów wykonuje Narodowa Władza Transportowa Węgier, która utrzymuje się z wpływów pochodzących z wykonywanych usług – organizacja ta otrzymuje 80% opłaty z tytułu każdego badania technicznego, z kolei z tytułu swojej działalności odprowadza stały podatek do budżetu państwa.

W odniesieniu do systemu szkoleń diagnostów i prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów należy wskazać przykłady państw UE, gdzie nadzór i szkolenia są realizowane przez jednostkę centralną podległą ministrowi właściwemu ds. transportu. Są to m.in.: Wielka Brytania, Irlandia, Królestwo Niderlandów, Finlandia, Szwecja, Hiszpania. We wszystkich tych krajach jednostka centralna pod bezpośrednim nadzorem ministra właściwego ds. transportu i w jego imieniu prowadzi bezpośredni nadzór nad jakością prowadzonych szkoleń, centralne rejestry oraz zapewnia wsparcie referencyjnymi danymi technicznymi pojazdów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5339	CEPiK (stan na dzień 31 grudnia 2020 r.)	Starostowie pozostaną organem nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, jednak zyskają nowe narzędzia prawne mające na celu realne wykonywanie zadań nadzorczych. Bezpośrednie przez: 1) rozszerzenie zakresu kontroli przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów; 2) zapewnienie diagnostom możliwości przeprowadzania badań technicznych, przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego; 3) obowiązek przedstawienia wyjaśnień, udostępnienia

			dokumentów w trakcie przeprowadzanych kontroli przez pracowników TDT w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań.
Starostowie	380	Główny Urząd Statystyczny (GUS)	Przejęcie przez TDT zadań związanych z nadzorem nad diagnostami ma odciążyć starostów i zadania stricte techniczne powierzyć jednostce inspekcyjnej, jaką jest TDT. Bezpośrednie przez: 1) przeprowadzenie czynności kontrolnych w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Jednakże nadzór będzie dotyczył tylko przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów; 2) zmniejszenie obowiązków w zakresie weryfikacji prawidłowości przeprowadzania badań technicznych – nadzór w tym zakresie został przekazany Dyrektorowi TDT wraz z prowadzeniem rejestru diagnostów; 3) powierzenie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów i prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów; 4) przekazywanie danych przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów do centralnej ewidencji pojazdów.
Diagności	Ok. 10 000 (w latach 2004–2019 ok. 8000 osób uzyskało pozytywny wynik z egzaminu kwalifikacyjnego przeprowadzanego przez TDT)	Szacunkowe dane udostępnione przez TDT	Bezpośrednie przez: 1) obowiązek uzyskania świadectwa kompetencji diagnosty do wykonywania badań technicznych pojazdów; 2) obowiązek okresowych szkoleń dla diagnostów wykonujących badania techniczne pojazdów oraz

			poniesienie kosztów tych szkoleń; 3) wprowadzenie centralnego rejestru diagnostów, 4) wdrożenie nowej instytucji zawieszania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. Diagnosty posiadający uprawnienia w dniu wejścia w życie ustawy zachowują je, jednak obowiązani są do odbycia, we wskazanym terminie, szkolenia uzupełniającego zgodnie z wymogami dyrektywy.
Kandydaci na diagnostów	Wielkość populacji niemierzalna	-	Bezpośrednie przez: 1) posiadanie wykształcenia i praktyki zgodnie z wymogami ustawy, która uwzględnia zmiany w zakresie edukacji wynikające z modyfikacji wprowadzanych przez MEiN; 2) świadectwo kompetencji wydawane będzie przez jeden podmiot – Dyrektora TDT, co zapewni jednolitość procedur na obszarze całego kraju; 3) wprowadzenie obowiązku odbycia praktyki w stacji kontroli pojazdów, zróżnicowanie długości kresu wymaganej praktyki od wykształcenia (np. wyższe techniczne – 6 miesięcy, a średnie branżowe 3 lata).
Właściciele pojazdów zarejestrowanych: pojazdów samochodowych, motorowerów, ciągników rolniczych	19 mln	Źródło danych – SAMAR	Bezpośrednie przez: 1) poniesienie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie – w przypadku przedstawienia pojazdu do badania technicznego 30 dni po wyznaczonym terminie opłata wynosić będzie 100% stawki (czyli np. 98 zł + 98 zł);

			2) wprowadzenie nowej instytucji, badania o charakterze reklamacji, kiedy powstaną uzasadnione wątpliwości, że badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa; 3) wdrożenie rozwiązania, zgodnie z którym istnieje możliwość poddania pojazdu badaniu technicznemu nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczonym terminem z zachowaniem uprzednio wyznaczonego terminu.
Ośrodki Szkolenia Diagnostów (OSD)	Brak danych	Brak danych	Wprowadzenie nadzoru starosty nad ośrodkami prowadzącymi szkolenia dla diagnostów, konieczność spełnienia warunków lokalowych, wyposażenia oraz kadry, jak również wpisu do rejestru prowadzonego dla tych ośrodków. Konieczność zatrudniania wykładowców spełniających określone przepisami prawa wymagania.
Wykładowcy szkolący diagnostów	Brak danych	Brak danych	Oddziaływanie związane z weryfikacją kompetencji osób szkolących diagnostów. Udział w obowiązkowych seminariach doszkalających co 2 lata (koszt pokrywają wykładowcy).
TDT	1	-	Bezpośrednie przez: 1) przejęcie nowych obowiązków związanych z wyznaczeniem Dyrektora TDT jako organu właściwego w sprawach wydawania, zawieszania, przywracania i cofania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczenia cechy identyfikacyjnej oraz

			innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, prowadzeniem m.in. rejestru diagnostów, wykonywanie zadań Krajowego Punktu Kontaktowego; 2) wykonywanie nowych zadań przez pracowników TDT w ramach nadzoru nad prawidłową jakością badań technicznych pojazdów, do których należą czynności kontrolne określone przepisami ustawy oraz weryfikacja ponownego badania przeprowadzanego przez diagnostę; 3) przekazywanie otrzymanych od starostów danych dotyczących diagnostów do centralnej ewidencji pojazdów.
Minister właściwy do spraw informatyzacji – administrator danych i informacji gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów	1	Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.)	Projekt ustawy wprowadza regulacje, które wymagają dostosowania systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów do obsługi nowych procesów i rozszerzenia zakresu danych gromadzonych w tej ewidencji.

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

Projekt ustawy podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych.
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji.
5. Instytut Transportu Samochodowego.
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
10. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Laboratorium Badawcze – Oddział Kłudzienko.
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
15. Związek Pracodawców Motoryzacji.
16. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej.

17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych.
19. Związek Dealerów Samochodów.
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego.
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM).
22. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA.
23. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.
24. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa.
25. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL.
26. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny.
27. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).
28. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych.
29. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
30. Transport i Logistyka Polska.
31. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.
32. Dekra Polska.
33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.
35. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
36. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
37. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
38. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
39. Związek Powiatów Polskich.
40. Cartest.
41. NSZZ Solidarność.
42. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
43. Forum Związków Zawodowych.
44. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
45. Business Centre Club.
46. Związek Rzemiosła Polskiego.
47. Konfederacja Lewiatan.
48. Pracodawcy RP.
49. Rada Dialogu Społecznego.

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłaszanie uwag wyniósł 30 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt ustawy do konsultacji publicznych. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostało zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

Projekt został rozpatrzony przez Komitet Rady Ministrów do Spraw Cyfryzacji, Komitet do Spraw Europejskich oraz pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ...2021... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	<u>46,70</u>	<u>26,4</u>	<u>25,19</u>	<u>22,41</u>	<u>26,74</u>	<u>27,09</u>	<u>26,02</u>	<u>29,07</u>	<u>29,07</u>	<u>29,75</u>	<u>288,44</u>
Szacowany przychód TDT z opłat za badania techniczne pojazdów przeprowadzane po	8,44	8,43	8,44	5,10	5,11	5,10	3,44	3,43	3,44	3,43	54,36

wyznaczonej dacie ¹⁾ , opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty i opłat za uczestnictwo w seminariach											
Dochód TDT z budżetu państwa	32,5	12,0 6	10,6 7	11,0 6	15,2	15,3 9	15,8	18,6 6	18,4 7	18,9 6	168,77
budżet państwa	0,46	0,47	0,48	0,5	0,51	0,53	0,54	0,56	0,57	0,59	5,21
Wpływ z tyt. 51% PIT od nowych pracowników TDT	0,46	0,47	0,48	0,50	0,51	0,53	0,54	0,56	0,57	0,59	5,21
JST – wpływ z tyt. 49% PIT od nowych pracowników TDT	0,44	0,45	0,46	0,48	0,49	0,51	0,52	0,54	0,55	0,57	5,01
JST – wpływ z tyt. opłaty skarbowej za wydanie uprawnienia diagnosty	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,01	-0,1
JST – wpływ z tyt. wpisu do rejestru ośrodków szkolenia diagnostów	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,08
NFZ	1,02	1,05	1,07	1,10	1,13	1,15	1,18	1,21	1,24	1,27	11,42
FUS ²⁾	4,06	4,16	4,27	4,37	4,48	4,59	4,71	4,83	4,95	5,07	45,49
FP	0,32	0,33	0,34	0,35	0,36	0,36	0,37	0,38	0,39	0,4	3,60
TDT	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-5,4
Wydatki ogółem	65	32,5 6	29,7 7	30,5 6	35,5	35,8 9	36,7	40,7 6	40,3 7	41,3 6	388,47
budżet państwa	32,5	12,06	10,67	11,06	15,2	15,39	15,8	18,66	18,47	18,96	168,77
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT*	32,5	20,5	19,1	19,5	20,3	20,5	20,9	22,1	21,9	22,4	219,7
Saldo ogółem	18,31	-6,16	-4,59	-8,15	-8,76	-8,8	10,68	11,69	-11,3	11,61	100,03
budżet państwa	32,04	11,59	10,19	10,56	14,69	14,86	15,26	-18,1	-17,9	18,37	-163,56
TDT**	7,9	-0,55	-0,53	-3,88	-0,53	-0,55	-2,2	-0,55	-0,53	-0,55	-1,97
NFZ	1,02	1,05	1,07	1,10	1,13	1,15	1,18	1,21	1,24	1,27	11,42
FUS ³⁾	4,06	4,16	4,27	4,37	4,38	4,59	4,71	4,83	4,95	5,07	45,49
FP	0,32	0,33	0,34	0,35	0,36	0,36	0,37	0,38	0,39	0,40	3,60
JST	0,44	0,45	0,46	0,48	0,49	0,51	0,52	0,54	0,55	0,57	5,01
Źródła finansowania	* Skutki finansowe dla TDT uzależnione są od przychodów uzyskanych przez TDT z opłat za badania techniczne pojazdów przeprowadzane po wyznaczonej dacie, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty i opłat za uczestnictwo w seminariach. ** Kwota wykazana w pozycji saldo bilansuje się w przypadku dofinansowania zadań TDT z dotacji z budżetu państwa oraz szacowanego przychodu z opłat za badania techniczne pojazdów przeprowadzane po wyznaczonej dacie, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty i opłat za uczestnictwo w seminariach.										

¹⁾ Założenia, które można realnie wykonać, zakładają ok. 0,5% z ogólnej liczby przeprowadzanych badań technicznych, w pierwszych trzech latach, następnie spadek do ok. 0,3% w kolejnych trzech latach, a 0,2 % po 6 latach. Z uwagi na to, że więcej właścicieli i posiadaczy pojazdów będzie „zdyscyplinowanych”, liczba badań technicznych po terminie może spaść nawet o połowę. Należy zaznaczyć, że są to prognozy eksperckie Ministerstwa Infrastruktury.

²⁾ Wskazane wartości uwzględniają dochody Funduszu Ubezpieczeń Społecznych pochodzące ze składek odprowadzanych przez pracodawcę oraz pracowników.

³⁾ Wskazane wartości uwzględniają dochody Funduszu Ubezpieczeń Społecznych pochodzące ze składek odprowadzanych przez pracodawcę oraz pracowników.

Dochód budżetu państwa stanowi kary pieniężne nakładane na diagnostów z tytułu przeprowadzenia badania technicznego niezgodnie z określonych przedmiotem, zakresem lub sposobem jego przeprowadzenia oraz bez użycia wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego. W przypadku gdy 100 diagnostów naruszyłoby przepisy, to dochód wyniósłby 200 000 zł (założono 100 kar administracyjnych nakładanych na diagnostów po 2000 zł).

Maksymalny limit wydatków budżetu państwa:

- 1) 2023 r. – 32 464 648,00 zł;
- 2) 2024 r. – 20 588 763,00 zł;
- 3) 2025 r. – 19 075 416,00 zł;
- 4) 2026 r. – 19 502 986,00 zł;
- 5) 2027 r. – 20 281 744,00 zł;
- 6) 2028 r. – 20 451 972,00 zł;
- 7) 2029 r. – 20 933 955,00 zł;
- 8) 2030 r. – 22 082 349,00 zł;
- 9) 2031 r. – 21 870 533,00 zł;
- 10) 2032 r. – 22 366 862,00 zł

Łącznie: 219 619 228,00 zł

Regulacja spowoduje skutki finansowe dla jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa, polegające na zwiększeniu wydatków w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów oraz nie spowoduje skutków finansowych dla jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa, polegających na zmniejszeniu dochodów tych jednostek w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.

Źródła finansowania zadań:

Dyrektor TDT:

- 1) budżet państwa/opłaty za badania techniczne pojazdów przeprowadzane po wyznaczonej dacie;
- 2) opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, które wyniosą 100 000 zł rocznie;
- 3) opłaty za uczestnictwo wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów w seminariach przeprowadzanych przez Dyrektora TDT, które wyniosą 10 000 zł co dwa lata.

Dyrektor ITS – samofinansowanie z realizowanych odpłatnie zadań wynikających z niniejszego projektu ustawy.

Starosta (JST) – samofinansowanie na zasadach dotychczasowych (opłata skarbową), z jednoczesną zmniejszoną liczbą realizowanych zadań w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Starosta będzie odpowiedzialny za nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, natomiast nadzorem nad diagnostami zajmie się TDT. Kary pieniężne nakładane na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów będą stanowiły dochód budżetu powiatu.

Jednostki samorządu terytorialnego odnotują przychód z tytułu wpływów z podatku PIT naliczanego od wynagrodzeń nowo zatrudnionych pracowników w TDT (49% z należności PIT) oraz z tytułu wpisu przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

Wymagane zmiany w centralnej ewidencji pojazdów – koszty realizacji zmian po stronie centralnej systemu CEPIK zostaną pokryte ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Na tym etapie nie jest możliwe określenie kosztów zmian z uwagi

	na to, że przepisy niniejszego projektu nie precyzują kluczowych dla funkcjonalności systemu elementów sposobu komunikacji między TDT a CEPIK.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wskazana powyżej dotacja z budżetu państwa dla TDT będzie przeznaczona na: – pokrycie kosztów związanych z: prowadzeniem seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów, rekontrolą badań technicznych (0,3% wszystkich przeprowadzonych w Polsce badań technicznych), analizą statystyczną badań technicznych, ponownym badaniem technicznym pojazdu przeprowadzanym na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu bądź organu rejestrującego w przypadku uzasadnionego podejrzenia przeprowadzenia badania sprzecznie z przepisami prawa, nadzór nad właściwym „umieszczaniem” cechy identyfikacyjnej przez diagnostów, kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzanie badania technicznego po wyznaczonej dacie – powyższa aktywność TDT pochłonie znaczną część środków z budżetu państwa (szacunkowo nawet 80%), – wykonywanie zadań w ramach nadzoru nad diagnostami przeprowadzającymi badania techniczne (np. wydawanie zaleceń diagnostom lub czasowe zawieszanie ich uprawnień), – wydawanie świadectw kompetencji diagnostów, – prowadzenie Punktu Kontaktowego (tzw. National Contact Point) z państwami członkowskimi UE, – zatrudnienie i szkolenie pracowników potrzebnych do wykonywania zadań w ramach wykonywania przez Dyrektora TDT, – wyposażenie pracowników TDT w przenośne wyposażenie niezbędne do wykonywania nadzoru nad prawidłowością badań technicznych wykonywanych przez diagnostów, – zakup samochodów i koszty ich eksploatacji (około 50 samochodów osobowych/ciężarowych dla 50 dwuosobowych zespołów inspekcyjnych). Dla wykonywania w TDT nowych obowiązków nadzorczych wobec diagnostów i badań technicznych niezbędnych jest 148 nowych osób z rynku pracy. Wskazując liczbę niezbędnych pracowników do wykonywania zadań związanych z prowadzeniem nadzoru nad badaniami technicznymi, przyjęto, że: 1) tzw. rekontrolą badań technicznych będzie zajmowało się 50 zespołów złożonych z 2 pracowników. Jednocześnie wyliczono, że liczba osób, które będą wykonywać czynności w ramach sprawowanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, będzie mogła dokonać weryfikacji 0,3% liczby badań technicznych przeprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzedzającym, tj. 51 000 badań technicznych. Zgodnie z danymi statystycznymi otrzymanymi od Dyrektora TDT w ramach wykonywania czynności kontrolnych podczas wspólnych kontroli przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów ze starostwami, w około 60% przypadków kontrola kończy się wydaniem zaleceń pokontrolnych, a jedynie w około 35% kontroli była możliwość obserwacji pracy diagnosty podczas badania technicznego pojazdu. Realizując uwagi NIK z ostatnich raportów, organ nadzoru powinien obserwować pracę diagnosty podczas kontroli. Uwzględniając powyższe, należy przyjąć, że 60% kontroli diagnosty będzie podlegało ponownej kontroli celem weryfikacji spełnienia zaleceń pokontrolnych, tj. 30 600 badań. Zakładając 253 dni roboczych w ciągu roku oraz uwzględniając wymiar urlopowy pracownika – 26 dni – każdy pracownik będzie pracował $253 - 26 = 227$ dni roboczych. Dodatkowo 1 dzień w tygodniu (tj. 52 dni w roku) inspektorzy będą dokonywali czynności biurowych, co daje odpowiednio $227 \text{ dni roboczych} - 52 \text{ dni biuro} = 175$ dni pracy inspektora w SKP.

51 000 kontroli badań technicznych / 175 dni = **292** kontroli badań technicznych dziennie,
30 600 weryfikacji badań technicznych / 175 dni = **175** weryfikacji badań technicznych dziennie.

SUMA: 467 kontroli i ponownych kontroli badań technicznych dziennie.

Wyznaczenie liczby zespołów dokonujących kontroli i rekontroli badań technicznych:

5339 stacji kontroli pojazdów / 175 dni roboczych = **31** stacji kontroli pojazdów dziennie, w których byłyby dokonywane kontrole.

3204 stacji kontroli pojazdów, w których odbywałaby się weryfikacja badań technicznych / 175 dni roboczych = **19** stacji kontroli pojazdów dziennie, w których odbywałaby się weryfikacja badań technicznych.

SUMA: 50 zespołów 2-osobowych wykonujących kontrole i ponowne kontrole badań technicznych dziennie.

Wyznaczenie liczby kontroli i ponownej kontroli badań technicznych na zespół na dzień 467 kontroli i weryfikacji / 50 zespołów = 10 kontroli badań technicznych na 1 zespół dziennie.

Obecnie TDT posiada 8 oddziałów terenowych zlokalizowanych w: Warszawie, Lublinie, Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu, Poznaniu oraz Szczecinie, jak również 6 zespołów inspektorów, które rozlokowane są w następujących miastach: Łódź, Białystok, Kielce, Olsztyn, Bydgoszcz, Rzeszów. Przyjmuje się, że średni dystans od siedziby oddziałów/zespołów TDT do lokalizacji stacji kontroli pojazdów badanego pojazdu wynosi około **65 km**, a czas dojazdu oszacowany zostaje na **1 godzinę**, co daje: **8 h pracy – 2 h na dojazd do stacji kontroli pojazdów = 6 h rzeczywistych kontroli pracy diagnostów.**

Dodatkowo należy podkreślić, że 50 zespołów będzie przeprowadzało **ponowne badanie techniczne** (wartość niemierzalna – szacunkowo 810 SKP rocznie (15% SKP).

Podsumowując, **100 osób** będzie wykonywało następujące zadania: kontrola oraz ponowna kontrola badań technicznych wykonywanych przez diagnostów, kontrola i weryfikacja wyników wybranych losowo badań technicznych, analiza dokumentacji fotograficznej, czynności kontrolne w zakresie prawidłowości umieszczenia cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty, kontrola prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

Natomiast pozostali pracownicy będą realizować m.in. następujące zadania z zakresu nadzoru: wykonywanie obowiązków informacyjnych wobec przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, realizowanie zadań Krajowego Punktu Kontaktowego, prowadzenie postępowań administracyjnych: wydawanie decyzji administracyjnych i nakładanie kar.

Zakres pozostałych realizowanych zadań wraz z niezbędnymi do wykonania czynnościami oraz liczbą niezbędnych pracowników przedstawia się następująco:

2) weryfikacja, analiza protokołów z kontroli (analiza skarg, wniosków, statystyk, analiza danych dotyczących badań technicznych z danymi zamieszczonymi w centralnej ewidencji pojazdów, podejmowanie czynności dotyczących wydawania zaleceń pokontrolnych i kontrola ich realizacji, obsługa zleceń ponownego badania technicznego, obsługa wniosków o zawieszenie uprawnień diagnosty (16 osób).

Zakładając, że dziennie zostanie przeprowadzona kontrola badań technicznych na 31 stacjach kontroli pojazdów oraz kontrola weryfikująca na 19 stacjach kontroli pojazdów, tym samym powstanie 50 protokołów dziennie z kontroli i ponownych kontroli weryfikujących zalecenia dotyczących badań technicznych.

- weryfikacja, analiza (w tym analiza danych dotyczących badań technicznych z danymi zamieszczonymi w centralnej ewidencji pojazdów) i podjęcie innych czynności (np. zalecenia pokontrolne, wnioski o zawieszenie/cofnięcie uprawnień diagnosty, wnioski o nałożenie kary pieniężnej) zajmie co najmniej 2–3 h / protokół (przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów powinien zatrudniać co najmniej 2 diagnostów, więc należy zweryfikować w jednym protokole pracę 2 diagnostów, a w każdym protokole z kontroli w danej stacji będzie do zweryfikowania co najmniej 10 badań technicznych przeprowadzonych przez diagnostów),
- obsługa zleceń ponownego badania technicznego (przyjęcie wniosku, umówienie terminu, analiza protokołu) – szacunkowo 810 (15%) ponownych badań rocznie / 175 dni = około 5 spraw dziennie.
- prowadzenie Punktu Kontaktowego (tzw. National Contact Point) z państwami członkowskimi UE.

1 pracownik – 8 h pracy = weryfikacja 3–4 protokołów dziennie.

50 protokołów z kontroli badań technicznych dziennie / 4 protokoły poddane weryfikacji dziennie + obsługa zleceń ponownego badania technicznego + prowadzenie punktu kontaktowego = **16 osób do wyżej wymienionych zadań.**

3) koordynacja realizacji działań zespołów kontrolnych (9 osób)

Do prawidłowej realizacji kontroli i weryfikacji realizacji zaleceń pokontrolnych badań technicznych niezbędna jest prawidłowa koordynacja / zarządzanie pracą zespołów kontrolujących.

Powyższe zadania będzie realizowało 9 pracowników (8 osób w oddziałach TDT + 1 centralnie).

PODSUMOWANIE: 100 osób do nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych + 16 osób do weryfikacji, analizy badań, obsługa zleceń ponownego badania + 9 osób koordynacja pracy = 125 osób.

4) wydawanie/zawieszanie/cofanie świadectw kompetencji diagnosty (4 osoby):

- czynności związane z wydawaniem świadectw kompetencji diagnosty (prowadzenie postępowań administracyjnych, w tym analiza przedstawionych dokumentów) – dot. 1000 diagnostów rocznie,
- czynności związane z cofaniem, zawieszaniem, przywracaniem świadectwa kompetencji diagnosty (prowadzenie postępowań administracyjnych związanych z zawieszeniem / cofnięciem / przywróceniem świadectwa kompetencji diagnosty, w tym analiza przedstawionych dokumentów, nakładanie kar pieniężnych, prowadzenie postępowań odwoławczych) – dot. 10 000 diagnostów.

5) prowadzenie rejestru diagnostów (4 osoby):

- czynności materialno-techniczne związane z prowadzeniem rejestru diagnostów – dotyczy 10 000 diagnostów,
- aktualizacja danych w rejestrze + przekazywanie danych do CEP – dotyczy 1000 nowych diagnostów rocznie,
- weryfikacja zatrudnienia diagnostów przez przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów,
- weryfikacja udziału przez diagnostę co 2 lata w warsztatach doskonalenia zawodowego oraz dodatkowych warsztatach doskonalenia zawodowego – dotyczy 5000 diagnostów rocznie,
- udzielanie bieżących informacji dot. wykonywania zawodu regulowanego – dotyczy 10 000 diagnostów.

6) seminaria dla wykładowców w ośrodkach szkolenia diagnostów (4 osoby):

- czynności materialno-techniczne związane z organizacją szkolenia,
- opracowanie materiałów szkoleniowych (analiza zmian przepisów dotyczących badań technicznych pojazdów),
- prowadzenie wykładów na terenie 16 województw,
- obsługa administracyjna interesariuszy (rozpatrywanie pism, wysyłka informacji o szkoleniach, wydawanie zaświadczeń, prowadzenie wykazu wydanych zaświadczeń),
- dodatkowo pracownicy prowadzący seminaria dla wykładowców będą realizowali zadania związane ze szkoleniem pracowników potrzebnych do wykonywania zadań w ramach wykonywania przez Dyrektora TDT nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

7) obsługa prawna (4 osoby):

- wsparcie merytoryczne dla pracowników TDT wydających świadectwa kompetencji diagnosty,
- wsparcie merytoryczne dla pracowników TDT wydających decyzje w sprawie zawieszenia/cofnięcia uprawnienia diagnostów.

W odniesieniu do możliwej liczby odwołań wskazać należy:

10 000 diagnostów * 1% odwołań od decyzji Dyrektora TDT daje 100 odwołań rocznie / 4 pracowników = 25 spraw rocznie.

Odwołania, które wpłyną do Dyrektora TDT wraz z stanowiskiem oraz aktami sprawy, należy przekazać do organu wyższego stopnia.

8) sprawy finansowe (sporządzenie sprawozdań i raportów do celów nadzorczych, rozliczanie dotacji), kadrowe/płace dotyczące 148 pracowników (3 osoby)

Powyższe założenie oparto na doświadczeniu, jakie Dyrektor TDT posiada w zakresie sporządzania sprawozdań, jak i zarządzania pracownikami TDT realizującymi obecne zadania powierzone Dyrektorowi TDT.

9) obsługa informatyczna (2 osoby)

Powyższe założenie oparto na doświadczeniu, jakie Dyrektor TDT posiada w zakresie zarządzania systemami informatycznymi wspierającymi realizację obecnych zadań powierzonych Dyrektorowi TDT.

Dodatkowo należy wskazać, że realizacja nowych zadań wymusza również wymianę danych między bazami TDT i centralną ewidencją pojazdów, a także wymaga ciągłego nadzoru informatycznego w zakresie bezpieczeństwa przekazywania danych i przeciwdziałania atakom hakerskim.

10) obsługa administracyjna (2 osoby)

Powyższe założenie oparto na doświadczeniu, jakie Dyrektor TDT posiada w zakresie administrowania i zarządzania środkami trwałymi TDT podczas wykonywania przez pracowników TDT powierzonych zadań (administracja biur, samochodów, materiałów biurowych itp.).

Określając liczbę nowych pracowników w TDT, oparto się na dotychczasowej liczbie pracowników TDT oraz liczbie wykonywanych przez nich zadań. Przy ustalaniu kosztów wynagrodzeń nowo zatrudnianych pracowników związanych z nadzorem nad prawidłową jakością badań technicznych pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów MI brał pod uwagę średnie wynagrodzenie w TDT, a także wzrost wynagrodzeń w Polsce.

Ponadto w chwili obecnej rynek pracy jest rynkiem pracownika. Już od dłuższego czasu TDT obserwuje pojawiające się na rynku pracy trudności z zatrudnieniem za niższe stawki pracowników – specjalistów posiadających kwalifikacje analogiczne do wymaganych na stanowiskach inspektorów dozoru technicznego. Biorąc pod uwagę krótki czas na dostosowanie się do realizacji nowych zadań, TDT musi zatrudnić pracowników – odpowiednio wykwalifikowanych specjalistów, których oczekiwania finansowe są wyższe niż obecna średnia płaca w TDT. Miesięczne wynagrodzenie dla jednego pracownika w pierwszym roku funkcjonowania projektu będzie wynosiło 7400 zł brutto i w każdym kolejnym roku będzie zwiększane o wskaźnik inflacyjny.

Obecnie w TDT jest 85 pracowników posiadających uprawnienia dotyczące stacji kontroli pojazdów (tj. przeprowadzają sprawdzenia stacji kontroli pojazdów, przeprowadzają sprawdzenia uzupełniające, przeprowadzają kontrole stacji kontroli pojazdów na podstawie podpisanego porozumienia ze starostami, są powoływani przez Dyrektora TDT jako członkowie komisji egzaminacyjnej dla kandydatów na diagnostów oraz diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia). Należy podkreślić, że 85 pracowników TDT nadal będzie wykonywać czynności, które obecnie należą do kompetencji Dyrektora TDT, w tym będą zajmować się sprawdzeniami stacji kontroli pojazdów oraz czynnościami kontrolnymi w ramach podpisywanych ze starostami porozumień. Nie będą oni finansowani z dotacji celowej z budżetu państwa, ale na obecnych zasadach. Natomiast 148 pracowników zostanie zatrudnionych do wykonywania nowych zadań, o których mowa w projekcie ustawy.

Osoby powoływane do komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzaminy kwalifikacyjne dla kandydatów na diagnostów, jak i diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia posiadają uprawnienia w zakresie przeprowadzania stacji kontroli pojazdów w ramach prowadzonego postępowania związanego z wydaniem poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów, jak również do przeprowadzania czynności kontrolnych stacji kontroli pojazdów na zasadach określonych w podpisanych ze starostami porozumieniach. Osoby te posiadają również uprawnienia dozоровe, które upoważniają ich do wykonywania czynności dozоровych wynikających z ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1514). Pracownicy TDT zajmujący się obecnie sprawami związanymi z przygotowaniem egzaminów dla kandydatów na diagnostów i diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia w zakresie swoich obowiązków posiadają również przygotowanie egzaminów dla doradców DGSA czy egzaminów wewnętrznych TDT. Mając na względzie powyższe oraz brak zadań związanych z przygotowaniem egzaminów dla kandydatów na diagnostów, osoby te będą wykonywały czynności z obecnego zakresu kompetencji Dyrektora TDT.

Obecnie uprawnienie diagnosty do przeprowadzania badań technicznych jest wydawane przez starostę po wniesieniu opłaty skarbowej zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1923, z późn. zm.). Po wejściu w życie ustawy jednostki samorządu terytorialnego odnotują brak wpływu z tytułu opłaty skarbowej w wysokości około 10 000 zł rocznie za wydanie przez starostę uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. Szacuje się, że starości wydawali 1000 uprawnień rocznie, a wysokość opłaty skarbowej wynosiła 10 zł.

W projekcie ustawy wskazano, że maksymalna wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty nie może przekroczyć 100 zł i będzie stanowiła przychód TDT. Wskazana wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty powinna pokryć koszty czynności administracyjnych, do których należą koszty wydania świadectwa kompetencji diagnosty i koszty materiałów eksploatacyjnych (tj. papier,

toner). Opłatę będzie pobierał TDT, który jest państwową osobą prawną, a nie jednostką samorządu terytorialnego. Wydawaniem świadectwa kompetencji diagnosty będą zajmowały się 4 osoby. W związku z tym, oprócz zapłaty rocznego wynagrodzenia pracownikom i opłacenia składek, TDT będzie zobowiązany do zakupu komputerów, poniesienia kosztów usług telekomunikacyjnych i pocztowych oraz kosztów szkoleń i eksploatacyjnych. Źródłem pokrycia tych kosztów będą dotacje z budżetu państwa. Wysokość usług telekomunikacyjnych, pocztowych i eksploatacyjnych będzie uzależniona od liczby złożonych wniosków o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.

Za wpis do rejestru diagnostów nie będą pobierane dodatkowe opłaty, ponieważ jest to czynność materialno-techniczna. Prowadzeniem rejestru diagnostów będą zajmowały się 4 osoby. W związku z tym, oprócz zapłaty rocznego wynagrodzenia pracownikom i opłacenia składek, TDT będzie zobowiązany do zakupu komputerów, poniesienia kosztów usług telekomunikacyjnych i pocztowych oraz kosztów szkoleń i kosztów eksploatacyjnych. Źródłem pokrycia tych kosztów będą dotacje z budżetu państwa.

Dotacja celowa z budżetu państwa dla TDT jest niezbędna na pokrycie kosztów poniesionych przez TDT. W związku z wykonywaniem rekontroli badań technicznych pojazdów przez 50 zespołów niezbędny jest zakup 50 pojazdów po 80 000 zł, co wyniesie łącznie 4 000 000 zł. Za serwis tych pojazdów będzie trzeba zapłacić 60 000 zł w pierwszym roku funkcjonowania przepisów. Łączne roczne koszty eksploatacji pojazdów wyniosą 418 777,50 zł. W związku z dojazdem do 5339 stacji kontroli pojazdów w ciągu roku w ramach rekontroli badań technicznych pojazdów koszty paliwa wyniosą 273 777 zł, przy założeniu, że pojazd spala średnio 10 litrów na 130 km, a litr paliwa kosztuje średnio 5 zł. Następnie należy uwzględnić pozostałe koszty eksploatacji 50 samochodów na które składają się: roczne ubezpieczenie w wysokości 2700 zł, okresowe badania techniczne w wysokości 100 zł, które wyniosą 145 000 zł, oraz płyny eksploatacyjne (olej, płyn do spryskiwaczy) w wysokości 100 zł. Należy również dodać, że szacunkowe koszty użycia samochodu podczas ponownych badań technicznych (na wniosek właściciela pojazdu lub posiadacza pojazdu) wyniosą 87 982,58 zł rocznie. Zakłada się, że ponowne badania techniczne będą przeprowadzane w 15% stacji kontroli pojazdów, czyli szacunkowo w 810 stacjach kontroli pojazdów (810 wyjazdów). W pierwszym roku funkcjonowania systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów do realizacji zadań konieczny jest również zakup serwerów oraz sprzętu informatycznego niezbędnego do ustanowienia bezpiecznych i odpornych na ataki cybernetyczne systemów, zapewniających należyłą wymianę danych między jednostkami TDT. Wdrożenie systemu teleinformatycznego wyniesie 4 000 000 zł. Na tę kwotę składa się zakup sprzętu i oprogramowania. Wskazana kwota wynika z doświadczenia, jakie zdobył TDT w tworzeniu obecnego systemu związanego z dozorem technicznym. Natomiast w pierwszym roku funkcjonowania systemu zakup serwera i sprzętu informatycznego wyniesie 320 000 zł ze względu na to, że obecnie jest 8 jednostek organizacyjnych TDT, co wynosi 20 000 zł za jednostkę. Wydatek ten jest niezbędny, aby pracownik TDT mógł wykonać bezpieczne połączenie z serwerem w głównej siedzibie TDT. Dodatkowo założono, że po 4 latach konieczny będzie zakup wsparcia technicznego i aktualizacja sprzętu, na którą przewidziano 320 000 zł.

Odnosząc się natomiast do zatrudnienia i wyszkolenia 148 pracowników potrzebnych do wykonywania zadań w ramach wykonywania ich przez Dyrektora TDT, należy wskazać, że przeciętna płaca rocznie na 1 pracownika wynosi 88 800 zł brutto, co oznacza, że wynagrodzenie osobowe w pierwszym roku funkcjonowania przepisów wyniesie 13 142 400 zł. Z zatrudnieniem pracowników wiąże się również opłacenie składek ZUS w kwocie 2 594 309,76 zł, wydatki na ZFŚS w wysokości 229 438,48 zł oraz PFRON w wysokości 159 840 zł. Ponadto koszty szkoleń 148 pracowników wyniosą 586 080 zł przy

założeniu, że roczny cykl szkolenia pracownika wynosi 3960 zł. W szacunkach uwzględnione zostały także koszty zorganizowania konferencji za kwotę 100 000 zł, usługi telekomunikacyjne (telefony komórkowe, Internet do pracy zdalnej dla 100 pracowników kontrolujących, abonament, karty sim) w wysokości 63 920 zł, usługi pocztowe (korespondencja z diagnostami związana z wydawaniem świadectwa kompetencji diagnosty) w wysokości 38 000,26 zł oraz koszty czynszu i eksploatacji pomieszczeń (zużycie materiałów i energii) w kwocie 747 400 zł.

Na wyposażenie pracowników TDT w przenośne wyposażenie niezbędne do wykonywania nadzoru nad prawidłowością badań technicznych wykonywanych przez diagnostów składają się: zakup komputera o wartości 4500 zł dla każdego pracownika (148 szt.), zakup 50 drukarek po 600 zł (1 drukarka na zespół kontrolujący), przyrządy dla pracowników, tj. analizator spalin z dymomierzem w cenie 47 000 zł, opóźnieniomierz z miernikiem w cenie 21 870 zł, przyrząd do pomiaru przepuszczalności światła w szybach pojazdów za 17 580 zł, czytnik informacji diagnostycznych za 12 960 zł oraz dalmierz i niwelator za 5000 zł. Każdy z ww. przyrządów powinien zostać zakupiony w ilości 50 sztuk, tj. 1 komplet przyrządów na zespół kontrolujący. Łączna suma za zakup przyrządów dla pracowników wyniesie 5 220 500 zł.

Należy zauważyć, że najwyższa wysokość dotacji celowej w pierwszym roku funkcjonowania wynika z dostosowania się TDT do nowych zadań przez jednorazowy zakup samochodów, zakup wyposażenia niezbędnego do wykonywania nadzoru nad prawidłowością badań technicznych, zakup systemu teleinformatycznego i jego wdrożenie oraz serwera i sprzętu informatycznego.

Podsumowując, na kwotę dotacji w pierwszym roku składają się: czynsz i eksploatacja pomieszczeń, zużycie materiałów i energii, zakup paliwa, koszty eksploatacji samochodów, usługi pocztowe, usługi telekomunikacji, koszty szkoleń (roczny cykl pracownika), wynagrodzenie osobowe, składki ZUS, ZFŚŚ, PFRON, koszt użycia samochodu podczas sprawdzenia badań technicznych, koszty szkoleń i konferencji, systemowe oprogramowanie i jego wdrożenie, zakup samochodów, serwis samochodów, serwer + sprzęt informatyczny, zakup komputerów, drukarek, przyrządów dla pracowników (analizator spalin z dymomierzem + opóźnieniomierz z miernikiem + przyrząd do pomiaru przepuszczalności światła w szybach pojazdów, czytnik informacji diagnostycznych).

Oprócz stałych wydatków ponoszonych każdego roku, w drugim roku funkcjonowania na system teleinformatyczny TDT przeznaczy 2 000 000 zł. Po czterech latach od wejścia w życie przepisów TDT przeznaczy 320 000 zł na koszty związane z serwerem i sprzętem informatycznym. Zakłada się, że po siedmiu latach nastąpi wymiana komputerów dla wszystkich pracowników oraz drukarek, których koszt wyniesie 696 000 zł. W każdym roku TDT będzie ponosił koszty serwisu samochodów. Dla przykładu w drugim roku funkcjonowania serwis samochodów wyniesie 60 000 zł.

Wydatki TDT na wynagrodzenie osobowe w kolejnych latach przedstawiają się następująco:

2024 r. – 13 470 960,00 zł;
2025 r. – 13 807 734,00 zł;
2026 r. – 14 152 927,35 zł;
2027 r. – 14 506 750,53 zł;
2028 r. – 14 869 419,30 zł;
2029 r. – 15 241 154,78 zł;
2030 r. – 15 622 183,65 zł;
2031 r. – 16 012 738,24 zł;
2032 r. – 16 413 056,70 zł.

	Należy wskazać, że przekazanie kompetencji egzaminowania kandydatów na diagnostów z TDT na Dyrektora ITS zmniejszy dochody TDT o 540 000 zł rocznie, zakładając, że liczba egzaminów dla osób ubiegających się o uprawnienia diagnosty będzie wynosiła 2000 rocznie. Ta sama kwota będzie stanowiła dochód ITS, który będzie realizował to zadanie w przypadku utrzymania obecnie obowiązującej opłaty za egzamin, tj. 270 zł. Zaznaczyć jednak należy, że utrzymanie opłaty na dotychczasowym poziomie wiąże się z koniecznością przeprowadzenia egzaminów kwalifikacyjnych w siedzibie ITS w Warszawie. Pełna analiza wydatków i dochodów aktualnie nie jest możliwa ze względu na brak szczegółowego określenia wymagań dla komisji egzaminacyjnej oraz trybu, formy, warunków oraz sposobu przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego, które zostaną określone w rozporządzeniu. Jednak w ITS nie jest planowane powiększenie zasobów kadrowych związanych z realizacją wskazanego zadania. Jednocześnie nowe zadania w zakresie przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych oraz prowadzenia seminariów nie wymagają dodatkowych nakładów inwestycyjnych związanych z infrastrukturą w ITS. Na potrzeby egzaminów oraz seminariów dla wykładowców ośrodków szkolenia diagnostów zostaną wykorzystane obecne pomieszczenia dydaktyczne wykorzystywane podczas prowadzenia kursów dla kandydatów na diagnostów. Będą to zarówno sale wykładowe, jak również hale: diagnostyczna, okręgowej stacji kontroli pojazdów ITS, jak i trzystanowiskowa hala laboratoryjna wyposażona w szeroki zakres urządzeń kontrolno-pomiarowych wykorzystywanych w badaniach laboratoryjnych wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowanego w stacjach kontroli pojazdów.

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2021 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	0	0	0	0	0	0
	właściciele i posiadacze pojazdów (przedsiębiorcy oraz rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze), opłata za badanie techniczne po wyznaczonym terminie ⁴⁾	-	-8,33	-8,33	-8,33	-4,99	-3,32	- 53,2
	rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe – dochód netto z tytułu utworzenia nowych stanowisk pracy	-	9,42	9,66	9,90	10,4	10,66	105,59

⁴⁾ Założenia, które można realnie wykonać, zakładają ok. 0,5% z ogólnej liczby przeprowadzanych badań technicznych, w pierwszych trzech latach, następnie spadek do ok. 0,3% w kolejnych trzech latach, do ok. 0,2% po 6 latach. Z uwagi na to, że więcej właścicieli i posiadaczy pojazdów będzie „zdyscyplinowanych”, liczba badań technicznych po terminie może spaść nawet o połowę. Należy zaznaczyć, że są to prognozy eksperckie Ministerstwa Infrastruktury.

	ITS – dochód z tytułu przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych	-	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	5,4
	ITS – dochód z tytułu opłat za semina	-	0,01	-	0,01	-	0,01	0,05
	właściciele OSD – opłata za wpis do rejestru	-	- 0,008	- 0,008	-0,008	-0,008	- 0,008	- 0,08
	wykładowcy w OSD – semina co 2 lata	-	- 0,02	-	- 0,02	-	- 0,02	- 0,1
	kandydaci na diagnostów – opłata za egzamin kwalifikacyjny	-	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-5,4
	kandydaci na diagnostów – opłata za świadectwo kompetencji diagnosty	-	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-1
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Przedmiotowa regulacja wpłynie na wzrost zatrudnienia z uwagi na planowane zwiększenie zasobów kadrowych w TDT.						
Niemierzalne	przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	Projekt ustawy wywiera wpływ na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów przez nałożenie obowiązków odprowadzania opłaty za badanie techniczne po wyznaczonej dacie oraz sporządzania miesięcznych sprawozdań obejmujących informacje i dane o pobranych i odprowadzonych ww. opłatach.						
	przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia diagnostów	Nie jest możliwe określenie dochodów przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, ponieważ ośrodki szkolenia diagnostów nie posiadają żadnego nadzoru i nie są znane aktualne koszty szkoleń kandydatów na diagnostów. W konsekwencji nie jest możliwe określenie wysokości opłaty za udział w warsztatach doskonalenia zawodowego oraz dodatkowych warsztatach doskonalenia zawodowego. Nie są również znane Ministrowi Infrastruktury aktualne wydatki ośrodków szkolenia diagnostów przeznaczane na wynagrodzenie dla wykładowców.						
	diagności	Projekt ustawy nakłada na diagnostów nowy obowiązek uczestnictwa co 2 lata w warsztatach doskonalenia zawodowego oraz przekazywania Dyrektorowi TDT zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego. Diagności są obowiązani do przekazywania informacji Dyrektorowi TDT w przypadku prawomocnego skazania za przestępstwo, zmiany imienia i nazwiska bądź adresu zamieszkania. Diagności będą obowiązani ukończyć dodatkowe warsztaty doskonalenia zawodowego w przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości dotyczących przedmiotu, zakresu lub sposobu przeprowadzenia badania technicznego w terminie 3 miesięcy od dnia wydania postanowienia przez Dyrektora TDT.						
	kandydaci na diagnostów	Projekt ustawy nie określa kosztów szkoleń dla kandydatów na diagnostów, ponieważ ośrodki szkolenia diagnostów są obecnie działalnością nieuregulowaną, wobec powyższego nie jest możliwe oszacowanie wydatków, jakie poniosą kandydaci na diagnostów.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Metodologia, jaką posługiwał się projektodawca, obejmuje wyliczenie na podstawie obecnie wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT i kosztów z tym związanych (np. liczba pracowników, wyposażenie w urządzenia specjalistyczne), w oparciu o wieloletnie doświadczenie w dziedzinie zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, a następnie uwzględnienie tego przy szacowaniu wysokości nowych/podniesionych opłat na pokrycie nowych zadań. Odnosząc się do wydatków właścicieli pojazdów z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, jak również wskazanych dochodów budżetu państwa, należy wskazać, że na etapie projektowania przedmiotowej ustawy nie ma wiążących danych dotyczących liczby przeprowadzanych badań technicznych po wyznaczonej dacie. Do założeń eksperckich Ministerstwa Infrastruktury przyjętych dla szacunków przyjęto, że badania po wyznaczonej dacie stanowić będą odpowiednio 0,5% ogólnej liczby badań technicznych pojazdów w pierwszych 3 latach, a następnie 0,3% przez kolejne 3 lata. Do założeń przyjęto, że w Polsce jest corocznie przeprowadzanych ok. 17 mln okresowych badań technicznych, a koszt najczęściej wykonywanego badania technicznego wynosi 98 zł. Na przyjęte założenia wpłynęła możliwość przeprowadzenia badania technicznego nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania oraz do 30 dni od wyznaczonej daty tego badania. Należy dodać, że za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie zostanie odnotowany wpływ z podatku VAT do budżetu państwa, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów. Natomiast jeżeli chodzi o koszty dostosowawcze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów – pewnym kosztem jest koszt wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów będzie działalnością regulowaną. Do określenia wysokości opłaty za wpis należy stosować ustawę z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej. Załącznik <i>Wykaz przedmiotów opłaty skarbowej, stawki tej opłaty oraz zwolnienia</i> do ww. ustawy w części I pkt 36 przedmiot opłaty skarbowej określa, że stawka za dokonanie wpisu do rejestru działalności regulowanej podmiotu wykonującego działalność na podstawie przepisów o ruchu drogowym wynosi 412 zł. Wstępnie założono na podstawie informacji przekazanych przez Instytut Transportu Samochodowego, że w pierwszym roku powstanie ok. 20 ośrodków szkolenia diagnostów. W kolejnych latach przyjęto również do szacunków, że może powstać ok. 20 ośrodków szkolenia diagnostów. Mając na względzie, że prowadzenie takich ośrodków szkolenia jest działalnością nieregulowaną w żaden sposób, a także pozbawioną jakiegokolwiek nadzoru, trudno ustalić jakiegokolwiek mierniki dla bardziej precyzyjnego określenia ewentualnych kosztów dostosowawczych. Niektórzy bowiem przedsiębiorcy prowadzący szkolenia spełniają na dzień dzisiejszy wszystkie wymagania wprowadzane przedmiotową zmianą, więc nie powinni ponieść innych kosztów dostosowawczych niż koszty wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. W odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących szkolenia, którzy nie spełnią wszystkich wymagań, obecnie nie jest możliwe wskazanie kosztów dostosowawczych. Wprowadzenie powszechnie obowiązujących przepisów dotyczących ośrodków szkolenia diagnostów zagwarantuje jednolitość postępowania w tym zakresie oraz wpłynie na wyrównany poziom szkolenia kandydatów na diagnostów, co z kolei przełoży się na poziom zdawalności kandydatów na diagnostów, a w efekcie końcowym podniesie poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Podobnie jak w przypadku ośrodków szkolenia diagnostów nie jest znana liczba wykładowców ośrodków szkolenia diagnostów, którzy będą zobowiązani do odbycia co 2 lata seminariów doszkalających. Można zakładać, że jeżeli powstanie ok. 20 ośrodków

szkolenia diagnostów i w każdym ośrodku szkolenia diagnostów zostanie zatrudnionych ok. 4 wykładowców, to liczba wykładowców wyniesie ok. 80. Projekt ustawy określa, że maksymalna wysokość opłaty za uczestnictwo w seminariach nie może przekroczyć 250 zł.

Odnosząc się do wykazania dochodów instytucji szkolących, można założyć, że w przypadku gdy 80 wykładowców zgłosi udział w seminariach (po 40 wykładowców u Dyrektora TDT i Dyrektora ITS), wówczas roczny dochód wyniesie po 10 000 zł.

Kandydaci na diagnostów poniosą koszt 100 zł za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty. Zakłada się, że ok. 1000 osób może wystąpić o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty. W związku ze zmianą charakteru opłaty, dodatkowe obciążenie kandydatów na diagnostów wyniesie 90 zł.

W przypadku gdy 100 diagnostów naruszyłoby przepisy dotyczące badań technicznych, to wiąże się to z dodatkowym obciążeniem w wysokości 200 000 zł (założono 100 kar administracyjnych nakładanych na diagnostów po 2000 zł).

Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów będą ponosić koszt ponownego badania technicznego w przypadku stwierdzenia, że badanie techniczne zostało przeprowadzone w stacji kontroli pojazdów niezgodnie z przepisami prawa. Jednak takich kosztów nie można przedstawić w ujęciu pieniężnym z uwagi na fakt, że nie można przewidzieć, ilu właścicieli lub posiadaczy pojazdów skorzysta z możliwości skierowania pojazdu na ponowne badanie techniczne oraz w ilu z tych pojazdów zostanie stwierdzone, że badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa. W przypadku przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów brak będzie mierzalnych kosztów dostosowawczych o charakterze pieniężnym, z uwagi na założenie, że większość przedsiębiorców prowadzących działalność tego typu spełnia wymogi w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych stawiane przez dyrektywę 2014/45/UE.

Kolejną kwestią wymagającą komentarza, której nie można przedstawić w ujęciu pieniężnym, jest wykształcenie i praktyka diagnostów. Wymogi określone w dyrektywie 2014/45/UE zobligowały projektodawcę do wdrożenia przepisów zmieniających wytyczne odnoszące się do wymaganego wykształcenia i praktyki diagnosty. Dlatego też konieczne było wprowadzenie zmian w zakresie wymagań w zakresie wykształcenia dla diagnostów, jednak projektodawca postanowił wdrożyć takie rozwiązania, aby zagwarantować najszerzy dostęp do zawodu. Dodatkowo w toku prac nad projektem musiały zostać uwzględnione wszelkie zaistniałe bądź też nadchodzące zmiany w szkolnictwie wyższym i na gruncie szeroko pojętego wykształcenia średniego. Istotne zmiany nastąpiły w przypadku udokumentowanej praktyki wymaganej od kandydatów na diagnostów. O ile najkrótszy okres praktyki pozostał bez zmian, tj. wynosi on 6 miesięcy, to górna granica w tym zakresie została podniesiona do 3 lat – w przypadku wykształcenia średniego branżowego albo średniego oraz posiadania dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplom technika albo tytuł zawodowy technika w zawodach związanych z motoryzacją. W tym miejscu podkreślić należy, że zmiana w przypadku wydłużenia praktyki podyktowana została brzmieniem dyrektywy 2014/45/UE.

Do prowadzenia szkoleń dla kandydatów na diagnostów, warsztatów doskonalenia zawodowego oraz dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego zostały wyznaczone ośrodki szkolenia diagnostów. Mając na względzie, że działalność ta nie podlega w tym momencie żadnej kontroli ani też nadzorowi, nie funkcjonuje rejestr ośrodków szkolenia diagnostów, Minister Infrastruktury nie posiada oficjalnych i rzetelnych danych dotyczących liczby ośrodków szkolenia diagnostów, wykładowców

	prowadzących w nich zajęcia oraz kosztów szkoleń kandydatów na diagnostów i diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia. Z uwagi na to, że działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów będzie nową działalnością regulowaną, rzeczywiste koszty szkoleń zostaną ukształtowane przez popyt i podaż. Wobec powyższego w projekcie ustawy nie zostały wskazane koszty szkoleń, warsztatów doskonalenia zawodowego i dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego, jakie mieliby ponieść kandydaci na diagnostów. Ze względu na powyższe Ministrowi Infrastruktury nie są znane szacunkowe dochody ośrodków szkolenia diagnostów oraz związane z tym możliwości wydatkowania środków przeznaczone na wynagrodzenie dla wykładowców. Przedmiotowa regulacja nie wywiera wpływu na osoby niepełnosprawne i osoby starsze.

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: nie ma wpływu	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☒ inne: bez znaczenia
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt ustawy wywiera wpływ na rynek pracy. Wskazać należy, że przedmiotowy projekt nie przewiduje pozbawienia zatrudnienia pracowników starostw, którzy obecnie wykonują czynności kontrolne w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, gdyż nadal będą sprawowali nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów. Zamiast sprawowania bezpośredniego nadzoru nad diagnostami, pracownicy starostw będą wykonywać czynności kontrolne w ramach nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów. Ocenia się, że zmniejszenie zakresu ich obowiązków o techniczne aspekty związane z wykonywaniem nadzoru nad diagnostami w sposób pozytywny wpłynie na pracę wykonywaną przez starostów oraz znacząco odciąży i pomoże w realizacji dotychczasowych zadań nadzorczych nad stacjami kontroli pojazdów.

Dodatkowo Dyrektor TDT w ramach sprawowanego nadzoru nad jakością przewiduje wzrost zatrudnienia w obszarach TDT o ok. 148 pracowników.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☒ informatyzacja ☒ zdrowie

Omówienie wpływu	Wprowadzenie nowego, proponowanego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów wpłynie na zmniejszenie negatywnego oddziaływania pojazdów samochodowych

	na środowisko naturalne. Dla przykładu wpływać będzie na to okoliczność uniemożliwiania poruszania się pojazdów z wyciekami olejów bądź niewłaściwą emisją spalin. Najważniejszym celem przedmiotowej zmiany jest prawidłowe wdrożenie dyrektywy, której priorytetem jest podniesienie jakości badań technicznych, co wpłynie na zmniejszenie liczby wypadków, co ma nierozdzielny wpływ na ochronę zdrowia i życia ludzkiego. Możliwość zamieszczania określonych danych Dyrektorowi TDT w CEPiK umożliwi właściwą realizację zadań przez Dyrektora TDT w związku z prawidłowym wdrożeniem dyrektywy 2014/45/UE, jak również zapewni szerszą dostępność danych dotyczących diagnostów innym podmiotom. Obecne założenia dotyczące danych o przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów i diagnostach opierają się o rozwiązania platformy CEPiK oraz bazują na przekazywaniu i udostępnianiu danych z CEPiK, z uwzględnieniem ciągłego rozwoju tego referencyjnego rejestru państwowego.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie projektowanej ustawy nastąpi z dniem 1 stycznia 2023 r, z wyjątkiem art. 18 ust. 1, który wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia ustawy.

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

Miernikiem będzie zdawalność egzaminów na diagnostów, a także liczba pojazdów poddawanych badaniom technicznym. ***Z uwagi na przeniesienie systemu nadzoru nad diagnostami na poziom centralny, nie można wykluczyć kolejnej kontroli NIK w tym obszarze, która w sposób rzetelny oceni efektywność prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE.***

Nadmienić należy, że minister właściwy do spraw transportu w ramach ciągłego nadzoru nad Dyrektorem TDT będzie analizował i oceniał ewaluację na tzw. „rynku” badań technicznych pojazdów.

Ponadto, biorąc pod uwagę wynikający z art. 20 ust. 1 dyrektywy 2014/45/UE termin 30 kwietnia 2020 r., do którego Komisja Europejska ma przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków przedmiotowej dyrektywy, ocena efektów projektowanych rozwiązań nastąpi nie później niż w terminie dwóch lat od planowanego wejścia w życie przepisów.

Nie ulega wątpliwości, że zasadniczym celem nowych przepisów będzie zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako miernik efektów projektu należy przyjąć spadek liczby wypadków drogowych, jak również liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wyniku wypadków drogowych, których bezpośrednią przyczyną był stan techniczny pojazdu.

Należy przy tym mieć na uwadze, że w np. 2016 r. w Polsce odnotowano 33 664 wypadki drogowe, tj. o 697 (+2,1%) więcej niż w roku 2015. W wypadkach tych zginęło 3026 osób, tj. o 88 (+3,0%) więcej niż w roku 2015. Liczba rannych (w tym ciężko rannych) również uległa zwiększeniu i wyniosła 40 766, tj. o 988 (+2,5%) więcej niż rok wcześniej, a ciężko rannych o 909 (+8,1%) więcej (dane Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). W 2016 r. odnotowano 64 wypadki drogowe, w których bezpośrednią przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu. ***Liczba ta jest wysoce niemiarodajna (ponieważ nie zawsze sprawdzany jest stan i warunki techniczne pojazdu), ale i tak wysoka.*** Zginęło w nich 8 osób, a rany odniosło 81 osób. Należy podkreślić, że usterki techniczne są również ujawniane podczas oględzin pojazdów na miejscu zdarzenia, mimo że nie miały bezpośredniego wpływu na jego zaistnienie. Ogółem stwierdzono 160 tego rodzaju usterek, najwięcej odnotowano: w oświetleniu (39,9% ogółu) oraz niewłaściwy stan ogumienia (25,2%). Jednocześnie wskazać należy, że w jednym wypadku mogło wystąpić kilka usterek (dane Policji).

Celem nowych przepisów jest również zmniejszenie liczby pojazdów poruszających się z nieważnymi badaniami technicznymi. Z informacji uzyskanych z Ministerstwa Cyfryzacji wynika, że liczba pojazdów w Polsce, które nie posiadają ważnych badań technicznych pojazdów, wyniosła, według stanu centralnej ewidencji pojazdów, na dzień 31 grudnia w 2018 r. ok. 17% pojazdów, a na dzień 31 grudnia 2019 r. ok. 22% pojazdów.

Mając na względzie powyższe, miernikiem ewaluacji będzie odsetek pojazdów poruszających się po drogach bez ważnych badań technicznych. Jeżeli liczba pojazdów, które nie posiadają ważnych badań technicznych, będzie zmniejszała się, np. z 22% na 12%, to będzie widoczny pozytywny efekt projektowanych przepisów.

Jednak należy zaznaczyć, że dane te nie mogą w pełni posłużyć do wyliczeń zawartych w pkt 6, czyli skutków dla finansów publicznych. Dlatego też starano się realnie oszacować przyszły dochód budżetu państwa z tytułu opłat za badania techniczne po terminie (30 dni). Założenia, które można realnie wykonać, zakładają ok. 0,5% z ogólnej liczby przeprowadzanych badań technicznych, w pierwszych trzech latach, następnie spadek do ok. 0,3% w kolejnych trzech latach, do ok. 0,2% po 6 latach. Z uwagi na to, że więcej właścicieli i posiadaczy pojazdów będzie „zdyscyplinowanych”, liczba badań technicznych po terminie może spaść nawet o połowę. Dlatego również miernikiem będzie odsetek badań technicznych wykonanych po terminie.

Miernikiem będzie również porównanie liczby przeprowadzonych badań technicznych obecnie i na skutek wprowadzonych regulacji oraz liczba przeprowadzonych ponownych badań technicznych, w tym z rozstrzygnięciem, że zostało ono przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa.

Mając na uwadze, że obecnie jest 2% negatywnych wyników badań technicznych, zakłada się, że po 5 latach zostanie dokonana ewaluacja na podstawie danych, które udostępni centralna ewidencja pojazdów.

Ewaluacja efektów projektu oraz zastosowanych mierników nastąpi w formie dokumentu *Ocena funkcjonowania ustawy OSR ex post* po 5 latach.

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

Brak.

Raport z konsultacji publicznych

projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (stosownie do § 51 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.) – stan na 23.03.2021 r.

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania

W ramach konsultacji publicznych *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* został skierowany do następujących podmiotów:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych.
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji.
5. Instytut Transportu Samochodowego.
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
10. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Oddział Kłudzienko.
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
15. Związek Pracodawców Motoryzacji.
16. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej.
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa.
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych.
19. Związek Dealerów Samochodów.
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego.
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM).
22. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA.
23. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.
24. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa.
25. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL.
26. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny.
27. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).
28. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych.
29. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
30. Transport i Logistyka Polska.
31. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.
32. Dekra Polska.
33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.
35. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
36. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
37. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
38. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
39. Związek Powiatów Polskich.
40. Cartest.
41. NSZZ Solidarność.
42. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.

43. Forum Związków Zawodowych.
44. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
45. Business Centre Club.
46. Związek Rzemiosła Polskiego.
47. Konfederacja Lewiatan.
48. Pracodawcy RP.
49. Rada Dialogu Społecznego.

Stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów*, projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Pismem z dnia 20 października 2020 r. przekazano projekt do konsultacji publicznych i opiniowania z 30-dniowym terminem zgłaszania ewentualnych uwag od daty otrzymania pisma, a w przypadku związków zawodowych również z 30-dniowym terminem zgłaszania uwag od daty otrzymania pisma.

Informację o braku uwag do projektu przedstawiły następujące podmioty:

- 1) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 2) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
- 3) Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.

Poza podmiotami, do których projekt rozporządzenia został przekazany, uwagi zgłosili:

- 1) Piotr Sokołowski, diagnosta;
- 2) Jarosław Włodarczyk;
- 3) Konrad Filipiak (instruktor nauki jazdy, instruktor techniki jazdy, pasjonat motoryzacji);
- 4) Radosław Hajdus (pracownik starostwa);
- 5) Jacek Nawrocki;
- 6) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie;
- 7) Polska Izba Motoryzacji;
- 8) Fundacja Recyklingu Rewitalizacyjnego;
- 9) Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów;
- 10) Automobilklub Polski;
- 11) Stowarzyszenie Ekspertów Techniki Motoryzacyjnej i Diagnostów Samochodowych „Ruch Drogowy”;
- 12) Jacek Stefański;
- 13) Związek Pracodawców Polska Miedź;
- 14) Prezydent Miasta Krakowa.

Uwagi do przedmiotowego projektu wniosły następujące podmioty/osoby:

- 1) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 2) Piotr Sokołowski, (diagnosta);
- 3) Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR);
- 4) Jarosław Włodarczyk;
- 5) Konrad Filipiak (instruktor nauki jazdy, instruktor techniki jazdy, pasjonat motoryzacji);
- 6) Radosław Hajdus (pracownik starostwa);
- 7) Jacek Nawrocki;
- 8) Przemysław Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz;
- 9) Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego;
- 10) Instytut Transportu Samochodowego;
- 11) Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów;

- 12) Związek Powiatów Polskich;
- 13) Polski Związek Motorowy;
- 14) Automobilklub Śląski;
- 15) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
- 16) Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
- 17) Grzegorz Krzemieniecki;
- 18) Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych;
- 19) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie;
- 20) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy;
- 21) Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
- 22) Polska Izba Motoryzacji;
- 23) Dekra Polska;
- 24) Fundacja Recyklingu Rewitalizacyjnego;
- 25) Główny Inspektorat Transportu Drogowego;
- 26) Transportowy Dozór Techniczny;
- 27) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich;
- 28) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 29) Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów;
- 30) Automobilklub Polski;
- 31) Stowarzyszenie Ekspertów Techniki Motoryzacyjnej i Diagnostów Samochodowych „Ruch Drogowy”;
- 32) Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej;
- 33) Związek Dealerów Samochodów;
- 34) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych;
- 35) Transport i Logistyka Polska;
- 36) Jacek Stefański;
- 37) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 38) Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych;
- 39) Związek Pracodawców Polska Miedź;
- 40) Prezydent Miasta Krakowa.

Pomimo dużej ilości uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych zostały przedstawione również pozytywne opinie na temat zaproponowanych zmian, takie jak np.:

- 1) *„Zmiany wskazane w projekcie zmiany ustawy powinny wykluczyć sygnalizowane sytuacje niewłaściwego postępowania na SKP”;*
- 2) *„Obecny projekt ustawy kierunkowo oceniamy pozytywnie jako wdrażający dyrektywę i realnie usprawniający system okresowych badań technicznych w Polsce. Zawarto w nim wiele pozytywnych zmian jak obowiązkowe wykonywanie dokumentacji fotograficznej każdego pojazdu poddanego badaniu technicznemu i archiwizację tej dokumentacji przez 5 lat od dnia badania – już sam ten obowiązek sprawi, że znikną patologie jakie zdarzają się w Polsce w postaci braku faktycznego wykonywania badań technicznych, a nawet braku wizyt samych pojazdów na Stacji Kontroli Pojazdów, które jednak uzyskują wynik pozytywny”;*
- 3) *„Poddany konsultacjom projekt zmian ustawy PORD kierunkowo oceniamy pozytywnie jako realnie wpływający na poprawę obecnego systemu okresowych badań technicznych”;*
- 4) *„Zaproponowane w projekcie ustawy rozwiązania są zrównoważone i nie nakładają dodatkowych obowiązków bezpośrednio na stacje kontroli pojazdów, szczególnie obecnie w trudnym czasie epidemii COVID19”;*
- 5) *„Oceniając ogólnie zaproponowany projekt zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym, należy przyznać, że są one oczekiwane od wielu lat zarówno przez środowisko związane z wykonywaniem badań technicznych jak również samych użytkowników pojazdów”.*

Zestawienie i omówienie zgłoszonych uwag zostało przedstawione w tabeli stanowiącej załącznik do raportu - „*Załącznik do raportu z konsultacji publicznych do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (numer w wykazie UC48)*”.

2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów*.

3. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad przedmiotowym projektem w trybie *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

**Załącznik do raportu z konsultacji publicznych
do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48)**

Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
Art. 1 pkt 2 (art. 2 pkt 39)	Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR	Bezwzględnie konieczne proponuję wykreślić art.1 pkt 2 projektu zmieniający definicję pojazdu zabytkowego (art. 2 pkt 39 nowelizowanej ustawy) i pozostawić dotychczasową definicję pojazdu zabytkowego. a) definicja pojazdu zabytkowego zawarta w art. 2 pkt 39 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, ma zastosowanie nie tylko w tej ustawie, ale także: -ustawie z 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (zob. art. 2 ust. 1 pkt 11 lit. a); -ustawie a dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (zob. art. 3 pkt 5 lit. a); -ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (zob. art. 12 ust.1 pkt 5). W konsekwencji: -Tym samym za niektóre pojazdy zabytkowe, ich posiadacz będzie musiał płacić oc, nawet, jeśli w ogóle nie jeżdżą i są eksponatami. -Nie będzie można legalnie odzyskać z punktu demontażu młodszego pojazdu, nawet, jeśli zostanie on wpisany do rejestru zabytków lub włączony do inwentarza muzealiów (przykład może stanowić Papa Mobile Papieża Franciszka z ostatniej pielgrzymki do Polski), gdyż będzie musiał być zniszczony. -Właściciele młodszych pojazdów zabytkowych będą obowiązani, gdy pojazdy te mają powyżej 3,5 tony, płacić za nie podatek od środków transportu (wynoszący czasem kilka tysięcy złotych rocznie). b) zmiana ta spowoduje załamanie rozwijającego się rynku pojazdów zabytkowych i likwidację części warsztatów, które zajmują się ich naprawą. Skutkiem	Uwaga nie została uwzględniona. Obecnie obowiązująca definicja pojazdu zabytkowego nie spełnia wymagań określonych przez <i>dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE</i>. Nie jest możliwe dodanie po wyrazie „zabytkowy” wyrazów „mający co najmniej 30 lat” w art. 81 ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - <i>Prawo o ruchu drogowym</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 450). Po pierwsze, jest to określenie, czyli powinno być zamieszczone w definicji, a po drugie doprowadziłoby to do sytuacji, że część pojazdów zabytkowych podlegałaby okresowym badaniom technicznym. W przypadku, gdy zostanie zmieniona definicja pojazdu zabytkowego a ustawa np. <i>ustawa z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych</i> (Dz. U. z 2019 r. poz. 2214, z późn. zm.), <i>ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji</i> (Dz. U. z 2020 r. poz. 2056), <i>ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych</i> (Dz. U. z 2019 r. poz. 1170, z

		będzie zmniejszenie wpływu środków pieniężnych do budżetu i powiększeniem się bezrobocia. c) wiele pojazdów wartych zachowania zostanie zniszczonych, co stanowi będzie nieodwracalną stratę dla zachowania dziedzictwa kultury. d) części muzeum grozi likwidacja, bo nie będą w stanie utrzymać eksponatów ze względu na wygenerowane koszty, które spowoduje zmiana. e) przepisy Unii Europejskiej, zawarte w <i>dyrektywie 2014/45/UE</i> dotyczą wszystkich pojazdów 30 letnich, nieprodukowanych, w których nie dokonano zasadniczych zmian konstrukcyjnych i to wszystko. Tu nie ma żadnych dodatkowych warunków wpisu. Dodatkowo przy wdrażaniu dyrektywy Unii Europejskiej liczy się jej cel, a nie dosłowne literalne tłumaczenie. f) zasadniczo do rejestru lub ewidencji zabytków wpisywane/włączane są pojazdy co najmniej 30 letnie, a jedynie niektóre rzadkie pojazdy są młodsze i dokonuje tej czynności wojewódzki konserwator zabytków g) W przypadku muzeów oprócz pojazdów co najmniej 30 letnich zdarzają się młodsze wpisane do inwentarza muzealiów i te pojazdy co do ich charakteru mogłyby mieć w razie wątpliwości opinie rzeczoznawcy samochodowego, aby uznać je za zabytkowe. W zamian za to można byłoby w art. 81 ust.10 <i>ustawy - Prawo o ruchu drogowym</i> po wyrazie „zabytkowy” dodać wyrazy „mający co najmniej 30 lat”. Oznaczałoby to, że młodsze pojazdy zabytkowe przechodziłyby przeglądy techniczne. Wyeliminowane tym samym zostałyby zdarzające się w tej kwestii nieprawidłowości bez zniszczenia dobrze funkcjonującego systemu. W razie nieuwzględnienia propozycji wykreślenia art. 1 pkt 2 projektu bezwzględnie konieczne należałoby w: - ustawie z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (w art. 2 ust.1 pkt 1);	późn. zm.) odsyła do pojazdu zabytkowego w rozumieniu <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i>, to takie przepisy nie wymagają już zmiany. Ponadto, wskazane ustawy są poza właściwością Ministerstwa Infrastruktury.

		-ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (w art. 3 pkt 5); -ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (w art. 12 ust. 1 pkt 5) dodać zapisy: „pojazdu wpisanego do inwentarza muzealiów zgodnie z przepisami dotyczącymi ewidencjonowania dóbr kultury w muzeach.”.	
	Konrad Filipiak	Zmiana definicji pojazdu zabytkowego W projekcie w art. 1 czytamy: „39) pojazd zabytkowy – pojazd, który spełnia łącznie następujące warunki: a) jest wpisany, na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, b) ma co najmniej 30 lat, c) jego typ nie jest już produkowany, d) nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych;” oraz: 4) w art. 72 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Dodatkowo wymaga się dokumentów potwierdzających spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 pkt 39, w stosunku do pojazdu zabytkowego. Dokumentem potwierdzającym spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 pkt 39 lit. b–d, jest pisemna opinia rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a.”; W dyrektywie w art. 3 czytamy: 7) „pojazd historyczny” oznacza każdy pojazd, który jest uznany za historyczny przez państwo członkowskie rejestracji lub przez jeden z jego wyznaczonych organów dopuszczających i spełnia wszystkie następujące warunki: - został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu,	Uwaga nie została uwzględniona. Projektowany art. 2 pkt 39 lit. a zakłada, że pojazd zabytkowy powinien być wpisany na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajdować się w wojewódzkiej ewidencji zabytków i tym samym wypełnia warunek określony w art. 3 pkt 7 tiret trzecie <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE zgodnie z którym pojazd powinien być zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym. Ogólne zasady zakwalifikowania pojazdu jako obiektu zabytkowego reguluje art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. d ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami</i> (Dz. U. z 2020 r. poz..282, z późn. zm.), który określa, że ochronie i opiece podlegają, bez względu na stan zachowania zabytki ruchome, będące w szczególności wytworami techniki, a zwłaszcza urządzeniami, środkami transportu oraz maszynami i narzędziami świadczącymi o kulturze materialnej, charakterystycznymi dla dawnych i nowych form gospodarki,

		- jego określony typ, zdefiniowany w jednoznacznym prawie państwowym lub krajowym, nie jest już produkowany, - jest zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym i nie dokonano w nim żadnych zasadniczych zmian właściwości technicznych jego głównych podzespołów. Uwagi: Na gruncie dotychczasowych przepisów zarejestrowanie pojazdu na tzw. żółte tablice wg mojej wiedzy nie wymaga obligatoryjnego korzystania z usług rzeczoznawcy. Weryfikacji dokonują organy wpisujące pojazd w inwentarz muzealiów, rejestr zabytków lub wojewódzkiej ewidencji zabytków na podstawie dokumentacji dostarczonej przez właściciela, niekoniecznie potwierdzonej przez rzeczoznawcę. W tym punkcie należy uwzględnić fakt, iż w doskonałej większości przypadków właściciele pojazdów zabytkowych mają dużo większą wiedzę historyczną niż rzeczoznawcy samochodowi na temat konkretnych pojazdów (a zwłaszcza motocykli czy pojazdów nietypowanych), stopnia ich oryginalności, ich wersji, wprowadzanych fabrycznie zmian. Zmiana przepisów spowoduje jedynie zwiększenie kosztów ponoszonych przy rejestrowaniu pojazdu, które będą ponosić pasjonacie poświęcający swoim pojazdom już i tak bardzo dużo pieniędzy biorąc na swoje barki opiekę nad dziedzictwem motoryzacji. Zmiana w żaden sposób nie wpłynie na poprawę jakościową zasobów historycznych, a wręcz tą jakość może pogorszyć, ponieważ zmniejsza zasoby finansowe pasjonatów uniemożliwiając bądź odkładając w czasie odrestaurowanie kolejnych projektów. Uważam za bezcelowe podwójne weryfikowanie pojazdu pod kątem jego „zabytkowości”. Idąc dalej proponuję nawet (co jest wprost zgodne z zapisem dyrektywy) wykreślenie z projektu podpunktu:	dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego. Każdy pojazd objęty wnioskiem o ujęcie w wojewódzkiej ewidencji pojazdów zabytkowych podlega indywidualnej ocenie dokonywanej przez wojewódzkiego konserwatora zabytków. Mając na względzie powyższe oraz, że obecnie rzeczoznawca samochodowy uznaje pojazd mający co najmniej 25 lat za unikatowy, zasadne jest przedstawienie przy rejestracji pojazdu zabytkowego pisemnej opinii rzeczoznawcy samochodowego, który potwierdzi, że pojazd ma co najmniej 30 lat, jego typ nie jest już produkowany i nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych.

		„a) jest wpisany, na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków”, bądź dodania alternatywy dla wpisu w postaci opinii rzeczoznawcy. Czyli przy rejestracji albo należałoby jak dotychczas wpisać pojazd do inwentarza muzealiów/rejestru zabytków/wojewódzkiej ewidencji zabytków, albo przedstawić opinię rzeczoznawcy – bez niepotrzebnej podwójnej weryfikacji i ponoszenia przez właściciela kolejnych kosztów.	
	Transportowy Dozór Techniczny	Proponuje się uzupełnienie definicji „pojazdu zabytkowego” poprzez dodanie ppkt e w art. 2 pkt 39 projektu ustawy w brzmieniu: „e) <i>jest zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym</i>”. Powyższe jest zgodne z definicją pojazdu historycznego, o którym mowa w implementowanej dyrektywie 2014/45/UE a dodatkowo zapewni prawidłowe kwalifikowanie pojazdu jako pojazdu zabytkowego i wyeliminuje wszelkie próby modyfikacji pojazdów zabytkowych np. poprzez zastosowanie zasilania gazem czy doposażanie pojazdów w kierunkowskazy, reflektory, lusterka wsteczne itp., które to elementy nie stanowiły wyposażenia danej wersji pojazdu.	Uwaga nie została uwzględniona Projektowany art. 2 pkt 39 lit. a zakłada, że pojazd zabytkowy powinien być wpisany na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajdować się w wojewódzkiej ewidencji zabytków i tym samym wypełnia warunek określony w art. 3 pkt 7 tiret trzecie <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE zgodnie, z którym pojazd powinien być zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym. Ogólne zasady zakwalifikowania pojazdu jako obiektu zabytkowego reguluje art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. d ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami</i> (Dz. U. z 2020 r. poz..282, z późn. zm.), który określa, że ochronie i opiece podlegają, bez względu na stan zachowania zabytki ruchome, będące w szczególności wytworami techniki, a zwłaszcza urządzeniami, środkami transportu oraz maszynami i narzędziami świadczącymi o

			kulturze materialnej, charakterystycznymi dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego. W opinii MI art. 2 pkt 39 lit. d jest wystarczający do zapewnienia prawidłowego kwalifikowania pojazdu jako pojazdu zabytkowego.
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich	W ocenie SIMP należy zwiększyć wiek pojazdu do 40 lat, aby mógł być uznany za zabytkowy oraz wykluczyć użytkowanie pojazdu zabytkowego z instalacją na alternatywne źródło zasilania. <u>Uzasadnienie:</u> Obserwując pojazdy zabytkowe i ich bardzo dużą liczbę jaka jest w ostatniej dekadzie rejestrowana należy wziąć pod uwagę, że bardzo duże grono właścicieli takich pojazdów rejestruje je ze względów ekonomicznych a nie kolekcjonerskich. Dlatego bardzo często spotykamy na ulicach pojazdy np. marki FSO 125p, Polonez czy Fiat 126p oraz samochody pochodzące z rynku krajów zachodnich, które wykorzystywane są jako zabytkowe służąc do dojazdu do pracy i załatwienia codziennych spraw. Samochód taki stanowi więc realne zagrożenie na drogach publicznych ponieważ nie podlega okresowym badaniom technicznym. <i>„39) pojazd zabytkowy – pojazd, który spełnia łącznie następujące warunki:</i> <i>a) jest wpisany, na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków,</i> <i>b) ma co najmniej 40 lat,</i> <i>c) jego typ nie jest już produkowany,</i> <i>d) nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych,</i> <i>e) nie posiada zamontowanej instalacji do zasilania paliwem alternatywnym”.</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Projektowany art. 2 pkt 39 zakłada, że pojazd zabytkowy to pojazd, który spełnia łącznie następujące warunki, w tym ma co najmniej 30 lat. Takie brzmienie przepisu jest zgodne z art. 3 pkt 7 tiret pierwsze <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE zgodnie, z którym pojazd został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu.</i> W opinii Ministerstwa Infrastruktury propozycja dodania, że pojazd zabytkowy „nie posiada zamontowanej instalacji do zasilania paliwem alternatywnym”, nie może zostać uwzględniona, ponieważ można uznać, że zawiera się ona w zaproponowanej lit. d „nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych”. Ponadto, pojazd zabytkowy (również wpisany do inwentarza muzealiów) powinien być zachowany i utrzymany w stanie oryginalnym bez dokonywania w nim zasadniczych zmian w głównych podzespołach. Montaż instalacji do zasilania gazem w pojeździe czy innym paliwem alternatywnym jest ingerencją w

			jego konstrukcję i parametry techniczne. Taka ingerencja obniża wartość zabytkową pojazdu, narusza jego autentyczność i oryginalny charakter, wskutek czego pojazd traci swoją wartość historyczną.
Art. 1 pkt 2 (art. 2 pkt 39 lit. b i d)	Transport i Logistyka Polska	Projektowana definicja określenia „pojazd zabytkowy” nie odpowiada definicji takiego pojazdu zawartej w dyrektywie 2014/45/UE. Po pierwsze, proponowana definicja nie wskazuje, iż okres 30 lat, które ma mieć pojazd zabytkowy, powinien być liczony od daty jego produkcji lub pierwszej rejestracji, a po drugie, nie wskazuje, że pojazd taki powinien być zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym, bez dokonania w nim żadnych zasadniczych zmian właściwości technicznych jego głównych podzespołów, a jedynie zawęża tę przesłankę do braku zasadniczych zmian konstrukcyjnych. Wobec powyższego, proponujemy nowe brzmienie projektowanego art. 2 pkt 39 lit. b i d, zgodne z art. 3 pkt 7 ww. dyrektywy 2014/45/UE, tj.: <i>„b) został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu (...),</i> <i>d) jest zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym, bez dokonania w nim żadnych zasadniczych zmian właściwości technicznych jego głównych podzespołów.”.</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z art. 288 akapit trzeci Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej „Dyrektywa wiąże każde Państwo Członkowskie, do którego jest kierowana, w odniesieniu do rezultatu, który ma być osiągnięty, pozostawia jednak organom krajowym swobodę wyboru formy i środków”. Realizacja tego celu następuje w procesie nazwanym „wdrażanie” lub „implementacją”. Mając na względzie powyższe, wdrożenie dyrektywy nie polega na dosłownym przytoczeniu treści przepisów dyrektywy.
Art. 1 pkt 2 (art. 2 pkt 39 lit. d)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Użycie frazy „zasadniczych zmian konstrukcyjnych” pozwala na zbyt dużą swobodę interpretacyjną; w przypadku zabytku powinno się ocenić oryginalność pojazdu jako całości oraz poszczególnych jego podzespołów. Propozycja: „d) posiada co najmniej 75% oryginalnych części, w tym główne podzespoły” - stanowisko spójne z opiniami środowiska kolekcjonerów.	Uwaga nie została uwzględniona. Z posiadanych informacji przez MI wynika, że „posiada co najmniej 75% oryginalnych części, w tym główne podzespoły” to kryterium ocenne stosowane przez wojewódzkiego konserwatora zabytków.

Art. 1 pkt 4 (art. 72 ust. 3)	Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR)	Konsekwencją przyjęcia powyższej zmiany jest wykreślenie art. 1 pkt 4 projektu. Dodatkowo podnieść należy, że daleko idące wątpliwości legislacyjne budzi fakt, aby rzeczoznawca samochodowy stał nad wojewódzkim konserwatorem zabytków, co wynika to z analizy art. 1 pkt 2 i 4 projektu.	Uwaga nie została uwzględniona. Artykuł 72 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – <i>Prawo o ruchu drogowym</i> zostanie zmieniony niniejszym projektem ustawy w związku z gruntowną zmianą definicji pojazdu zabytkowego. Rzeczoznawca samochodowy nie jest organem, a tym bardziej organem wyższego stopnia nad wojewódzkim konserwatorem zabytków.
	Transport i Logistyka Polska	Propozycja wprowadzenia obowiązkowej, pisemnej opinii rzeczoznawcy samochodowego, jako dokumentu potwierdzającego spełnienie przesłanek klasyfikacji pojazdu jako zabytkowego, spowoduje dodatkowe obciążenia finansowe dla podmiotów ubiegających się o dopuszczenie takich pojazdów do ruchu drogowego. Analiza obecnych cen rynkowych wskazuje, że opinia taka może kosztować od 250 PLN do nawet 800 PLN a koszt ten zależy jest od indywidualnych cech pojazdu, tj.: marki i modelu, historii modelu, rocznika produkcji, liczby egzemplarzy na rynku, stanu pojazdu oraz jego oryginalności także w zakresie zastosowanych rozwiązań technicznych. Wydaje się, iż istnieją inne sposoby wykazania przesłanek z art. 2 pkt 39 uprd, w tym faktu, że zaprzestano produkcji danego typu pojazdu, czy braku ewentualnych ingerencji we właściwości techniczne pojazdu, zmieniających jego pierwotny stan. Wobec powyższego proponujemy wykreślenie w projektowanym art. 72 ust. 3 zdania drugiego i ewentualnie (do decyzji projektodawców) ustalenie innych dokumentów lub czynności wymaganych do wykazania, czy pojazd może być uznany jako zabytkowy.	Uwaga nie została uwzględniona. Artykuł 72 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – <i>Prawo o ruchu drogowym</i> zostanie zmieniony niniejszym projektem ustawy w związku z gruntowną zmianą definicji pojazdu zabytkowego. Zgodnie z art. 66 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – <i>Prawo o ruchu drogowym</i> określa, że rzeczoznawca samochodowy przed wydaniem przez starostę decyzji o nadaniu cech identyfikacyjnych potwierdza pisemną opinią, że w pojeździe cecha identyfikacyjna uległa skorodowaniu lub została zniszczona podczas wypadku drogowego albo podczas naprawy a także w przypadku pojazdu zabytkowego, w którym cecha identyfikacyjna nie została umieszczona. Zgodnie z ustawą rzeczoznawca samochodowy uznaje pojazd mający co najmniej 25 lat za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji. Rzeczoznawca samochodowy przedstawia opinię w sytuacji, gdy powstają trudności w określeniu parametrów pojazdu, o których mowa w art. 81 ust. 13 ww. ustawy. Są to skomplikowane sytuacje, w których opinia

			rzeczoznawcy jest niezwykle pomocna w ustaleniu stanu faktycznego. Mając na względzie ww. przypadki, zasadne jest również powierzenie rzeczoznawcy samochodowemu wystawienie opinii, która potwierdzi spełnienie warunków, o których mowa w projektowanym art. 2 pkt 39 lit. b-d.
Art. 1 pkt 6 (art. 80ba)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	W art. 1 pkt 6 OSDS proponuje zapis: 6) w art. 80ba: a) w ust. 1: - w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu: „10) przez starostę - w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 24.”; b) w ust. 1a wyrazy „pkt 8-18 i 20-22” zastępuje się wyrazami „pkt 8-18, 20-22 i 24”; Uzasadnienie: Nie ma potrzeby nakładać na Dyrektora TDT obowiązku umieszczania i przekazywania określonych danych do centralnej ewidencji pojazdów projektowaną ustawą. Dane takie posiada Starosta i to on powinien być odpowiedzialny za wprowadzanie tych danych do ewidencji, którą prowadzi minister właściwy do spraw informatyzacji w systemie teleinformatycznym. Należy tu wskazać, że nie ma potrzeby uwzględniania Dyrektora TDT jako podmiotu prowadzącego rejestr diagnostów bowiem starosta na stronie biuletynu informacji publicznej ujawnia rejestr Stacji Kontroli Pojazdów, jak i zatrudnionych diagnostów. Co więcej uważamy, że rzeczony rejestr ma powstać na bazie istniejącego już systemu CEPIK 2.0.	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z projektem ustawy starosta nie będzie sprawował nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych.
Art. 1 pkt 7 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 2a lit. c)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	- brak sankcji wobec właściciela pojazdu w przypadku niewykonania badania w terminie; - brak przepisu pozwalającego na zatrzymanie dowodu rejestracyjnego w przypadku negatywnego badania	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Przepis został usunięty z projektu.

	Transportowy Dozór Techniczny	Proponuje się uzupełnienie projektowanej lit. c w ust. 11 w art. 81 o przepis umożliwiający Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego wystąpienie z wnioskiem do właściwych organów o zatrzymanie dowodu rejestracyjnego, w przypadku nieprzedstawienia pojazdu do dodatkowego badania technicznego. W związku z powyższym proponuje się dodanie ust. 11 w art. 81 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w brzmieniu: <i>„11a. W przypadku nieprzedstawienia pojazdu do badania technicznego, o którym mowa w ust. 11 pkt 2a lit. c, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może wystąpić wnioskiem do organów, o których mowa w art. 132 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, o zatrzymanie dowodu rejestracyjnego.”</i> W opinii Dyrektora TDT powyższe będzie skutecznym narzędziem eliminującym z ruchu drogowego pojazdy o wątpliwym stanie technicznym.	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Przepis został usunięty z projektu.
	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	W art. 1 pkt 7 OSDS proponuje zapis: <i>w art. 81:</i> <i>a) w ust. 11 w pkt 2a w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c, d w brzmieniu:</i> <i>„c) wniosku organów kontroli ruchu drogowego, lub starosty w przypadku uzasadnionego przypuszczenia przeprowadzenia badania technicznego, umieszczenia cechy identyfikacyjnej oraz dokonania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezgodnie z przepisami;”,</i> <i>d) badanie techniczne wymienione w pkt c przeprowadza diagnosta w obecności pracownika nadzoru starosty, któremu podlega stacja kontroli pojazdów.</i> Uzasadnienie: Jest to kolejna przesłanka umożliwiająca Staroście skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne. Zapewni to, że pojazd będzie bezpiecznie użytkowany na drogach publicznych w przypadku pozyskania informacji o uzasadnionym przypuszczeniu przeprowadzenia badania technicznego, umieszczenia cechy	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Przepis został usunięty z projektu.

		identyfikacyjnej oraz dokonania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, niezgodnie z przepisami. Dodatkowo badanie to powinno być wykonywane w obecności nadzoru ze starostwa, które będzie spełniało pełne prawo do oceny takiego badania po wprowadzeniu zapisów proponowanych przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych do projektu ustawy. Badanie pojazdu w obecności pracownika nadzoru da możliwość dokonania kontroli doraźnej na Stacji Kontroli Pojazdów co do której są uzasadnione przypuszczenia przeprowadzenia badania technicznego niezgodnie z przepisami.	
Art. 1 pkt 7 lit. b (art. 81 ust. 12b)	Jacek Nawrocki	Fotografowanie pojazdów i trzymanie dokumentacji uważam, za czasochłonne oraz mało efektywne w długiej perspektywie. Wciąż powstaje domniemanie popełnienia wykroczenia. Obowiązkowy montaż kamer na stacjach przez właścicieli SKP opisane w formie obowiązkowego wyposażenia kontrolno – pomiarowego jest bardziej efektywnym rozwiązaniem. Ustawa nie opisuje wprost w jaki sposób mają przebiegać kontrole. Czy będą nieplanowane czy planowane. Jeżeli uwzględni się analitykę CEPIKU to według mojej oceny w ciągu jednego roku stabilizujemy cały rynek. Stacje mają obowiązek podtrzymywać zapis z kamer na miesiąc wstecz. Analityk danych CEPIKU potrafi określić, ile badań w danych stacjach się znajduje i w jakich godzinach. Jak długo trwają oraz z jaką częstotliwością. Przykład: Analityk dokonuje analizy danych pojazdów w CEPIK. Informacja zwrotna od analityka: „Na SKP o numerze ewidencyjnym XYZ dnia 14.10. w godzinach 10-14 było 20 badań. Warto by to sprawdzić”. Organ nadzorczy wysyła patrol nadzoru „proszę o rejestr z badań z zapisem z kamer z dnia 14.10. w godzinach 10-14”. Założmy, że po analizie np. zamiast 20 badań jest 5. Jest podstawa prawna do upomnienia diagnosty bądź nałożenia kary administracyjnej, bądź zatrzymania uprawnień. Kontaktujemy się z klientami – co oczywiście	Uwaga nie została uwzględniona. Należy podkreślić, że zamiast obowiązku posiadania kamer w stacjach kontroli pojazdów, zostały wprowadzone do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – <i>Prawo o ruchu drogowym</i> przepisy dotyczące gromadzenia danych o pojazdach w centralnej ewidencji pojazdów, w tym przekazywania ich m. in. przez stacje kontroli pojazdów. Należy także wskazać, że zgodnie z § 1a pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.), badanie techniczne przeprowadza się po pobraniu z centralnej ewidencji pojazdów danych identyfikujących badany pojazd, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 ustawy, oraz po ustaleniu rodzaju badania technicznego pojazdu. Wymienione przepisy już w pewnym stopniu przyczyniły

		jest możliwe dzięki CEPIKU celem przyjazdu na badanie powtórne. A może akurat pojazd znajduje się u lakiernika. Stacja kontroli pojazdów obowiązkowo będzie, przekazywać informacje organom nadzoru. Takie rozwiązanie nie obciąża dodatkową pracą diagnostów. Mogą skupić się na badaniach. Właściciel stacji wkłada w koszty prowadzenia działalności kamer, dlatego nie jest to obciążenie. Z punktu widzenia stacji to kamery służą ku temu by chronić własne interesy. By klient nie wymusił badania, by diagnosta był bezpieczny, by można było zidentyfikować klienta bądź zaobserwować coś, co uniknęło uwadze. (telefon klienta, torebkę, dokumenty itp.). Korzyści więcej niż strat. Czy zasadne jest rozdzielenie nadzoru na dwie grupy: starostwa i TDT. Nie jestem przekonany. Jeżeli chodzi o zwiększenie jakości badań technicznych, to kamery, wolna ręka starostwa jako organu nadzoru nad SKP, diagnostami oraz ośrodkami szkoleń załatwiłoby sprawę. Z drugiej strony dodatkowe etaty będą potrzebne, by to objąć. Sami starości tego nie będą w stanie zrobić. Potrzebny jest analityk albo kilka, którzy będą nad tym czuwać.	się do zapewnienia wiarygodności przeprowadzonego badania technicznego. Dodatkowo, wiarygodność badania technicznego zapewni dokumentacja fotograficzna.
	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Należy przewidzieć delegację ustawową do rozporządzenia, w którym określone zostaną standardy przechowywania takich danych (w sposób tradycyjny lub elektroniczny), aspekty techniczne: format, rozdzielczość, rozmiar, miejsce przechowywania danych elektronicznych (chmura, dysk lokalny), wykonywanie kopii zapasowych, użycie zabezpieczeń, wskazanie trybu przekazania i organu przechowującego dane w przypadku zamknięcia stacji kontroli pojazdów) itp. Propozycja: przechowywanie dokumentacji fotograficznej w formie załącznika do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym (rozwiązanie takie jak w przypadku zmian konstrukcyjnych).	Uwaga została częściowo uwzględniona. Dokumentacja fotograficzna zostanie powiązana z numerem z rejestru badań technicznych. W ocenie MI projekt ustawy został przygotowany na miarę oczekiwań. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadzi tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu. Celem jest potwierdzenie fizycznej obecności pojazdu na badaniu technicznym w formie dokumentacji fotograficznej, która będzie mogła zostać zweryfikowana przez organ nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych.

			Jeżeli zaistnieje taka konieczność, szczegółowe wymagania mogą zostać określone, ale przy kolejnej nowelizacji aktu prawnego.
	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 81 ust. 12b projektu ustawy, PISKP proponuje doprecyzować sposób dokumentowania fotograficznego faktu wykonania badania technicznego. W ocenie PISKP norma powinna brzmieć: „12b. Obecność pojazdu na badaniach, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu <u>lub zespół pojazdów (jeśli nie można wykonać zdjęcia pojedynczego pojazdu)</u> z dwóch przekątnych (<u>jedna z przodu i jedna z tyłu</u>) oraz wskazanie drogomierza – <u>o ile pojazd posiada drogomierz</u>. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.” W proponowanym kształcie norma precyzyjnie określa sposób wykonania zdjęć oraz uwzględnia to, że niektóre pojazdy nie posiadają na wyposażeniu drogomierza. Według danych Ministerstwa Cyfryzacji, na podstawie informacji z CEP, na koniec 2019 działało w Polsce 2380 stacji okręgowych oraz 2959 stacji podstawowych (razem 5339), które wykonały ok. 19 mln badań. Gdyby przyjąć, że trzeba zrobić pięć fotografii pojazdu, okazałoby się, że średnio jedna stacja musiałaby przechowywać przez pięć lat ok. 89 tysięcy zdjęć, przy trzech zdjęciach byłoby to ponad 53 tysiące w skali 5 lat. Zarówno w pierwszym, jak i w drugim przypadku jest to bardzo dużo plików graficznych. Wypadałoby się więc zastanowić, czy zdjęcia nie mogłyby trafiać do Centralnej Ewidencji Pojazdów razem z informacją o wykonanym badaniu technicznym. Można byłoby je także udostępnić w historii pojazdu. Natomiast jeżeli rozwiązanie z przesyłaniem zdjęć do CEP nie znajdzie aprobaty ustawodawcy, to może warto rozważyć skrócenie	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zauważyć, że z powodu braku możliwości wykonania zdjęcia pojedynczego pojazdu zaproponowano „zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu”. Brzmienie przepisu jest wystarczające i nie wymaga doprecyzowania w zakresie sposobu wykonywania zdjęć. Zdjęcie zespołu pojazdów wydaje się zbędne, jeżeli do badania technicznego zostaje przedstawiony jeden pojazd. Odnosząc się do uwzględnienia w przepisie wyrażenia „o ile pojazd posiada drogomierz”, należy wskazać, że przedmiotem uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych był <i>projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym</i> (UD94), który przewiduje nowe brzmienie art. 81b ust. 1 ustawy. Przepis doprecyzowuje jakie pojazdy powinny być przedstawiane w terminie 14 dni w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza po wymianie drogomierza. Obecnie obowiązkiem objęte są pojazdy (wskazano na np. wózki widłowe, maszyny budowlane, itp.), pojazdy wolnobieżne, pojazdy wolnobieżne wchodzące w skład kolejki turystycznej lub motoroweru, także niezarejestrowane. Ma to na celu wyłączenie z tego obowiązku właścicieli pojazdów „niedrogowych” (np. wózków widłowych czy maszyn budowlanych), których podzespoły nie mogą

		terminu przechowywania zdjęć do 2 lat, jak to pierwotnie planowano w projekcie założeń do ustawy, bowiem im dłuższy okres przechowywania zdjęć, tym będzie to bardziej kosztowne dla przedsiębiorców, w szczególności jeśli weźmiemy pod uwagę ile zdjęć ma być przechowywanych.	być sprawdzane przez diagnostów ze względu na brak uprawnień i kompetencji. Tym samym projektowany przepis będzie wskazywał na pojazdy, które posiadają drogomierz. Mając na względzie powyższe, w tym zakresie nie jest potrzebne doprecyzowanie. Należy również zwrócić uwagę na wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, o którym mowa w załączniku 3 do <i>rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</i> (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.). Diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym odczyt licznika przebiegu pojazdu w momencie badania, o ile dotyczy i o ile dane są dostępne. Co oznacza, że analogiczne będzie postępowanie z dokumentacją fotograficzną. W przypadku, gdy pojazd nie będzie posiadał drogomierza, to w zaświadczeniu nie zostanie wpisany odczyt licznika i tym samym nie będzie potrzeby wykonania dokumentacji fotograficznej wskazania drogomierza. Projektodawca nie zakłada przekazywania dokumentacji fotograficznej do centralnej ewidencji pojazdów. Dokumentacja fotograficzna zostanie powiązana z numerem z rejestru badań technicznych prowadzonym przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Mając na uwadze, iż § 5 ust. 4 <i>rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia</i>

			26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach określa, że dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezwłocznie po ich wykonaniu zamieszcza się w rejestrze i przechowuje się w nim przez okres 12 miesięcy, a po upływie tego okresu dane i informacje archiwizuje się na nośniku informatycznym i przechowuje przez okres 5 lat, zasadne jest wprowadzenie przechowywania dokumentacji fotograficznej przez okres 5 lat.
	Grzegorz Krzemieniecki	„12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, w wyłączeniu pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu oraz wskazanie drogomierza, <u>także inne zdjęcia potwierdzające rażącą niesprawność pojazdu</u>. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Opis zgłoszonej uwagi: dodanie uzupełniającego brzmienia umożliwi dokumentowanie fotograficzne niesprawności pojazdu przyczyniając się do zwiększenia bezpieczeństwa świadczenia pracy diagnosty samochodowego przeprowadzającego badanie techniczne pojazdu w odniesieniu do dodania art. 81c.	Uwaga nie została uwzględniona. Dodanie wyrazu „inne” powoduje, że przepis nie jest precyzyjny. Z przepisu nie wiadomo ile zdjęć diagnosta powinien wykonać i w jakich przypadkach. Należy przypomnieć, że zgodnie z załącznikiem nr 8 <i>rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</i> (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.) w rejestrze badań technicznych pojazdów zamieszcza się m.in. stwierdzone usterki wraz podaniem numeru kolumny pierwszej i trzeciej załącznika nr 1 i/lub 2. Stosownie do § 5 ust. 4 ww. rozporządzenia dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezwłocznie po ich

			wykonaniu zamieszcza się w rejestrze i przechowuje się w nim przez okres 12 miesięcy. Po upływie tego okresu dane i informacje archiwizuje się na nośniku informatycznym i przechowuje przez okres 5 lat.
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie	„12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, w wyłączeniu pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu oraz wskazanie drogomierza, <u>także inne zdjęcia potwierdzające rażącą niesprawność pojazdu</u>. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego. <u>Opis zgłoszonej uwagi:</u> dodanie uzupełniającego brzmienia umożliwi dokumentowanie fotograficzne niesprawności pojazdu przyczyniając się do zwiększenia bezpieczeństwa świadczenia pracy diagnosty samochodowego przeprowadzającego badanie techniczne pojazdu w odniesieniu do dodania art. 81c.	Uwaga nie została uwzględniona. Dodanie wyrazu „inne” powoduje, że przepis nie jest precyzyjny. Z przepisu nie wiadomo ile zdjęć diagnosta powinien wykonać i w jakich przypadkach. Należy przypomnieć, że zgodnie z załącznikiem nr 8 <i>rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</i> w rejestrze badań technicznych pojazdów zamieszcza się m.in. stwierdzone usterki wraz podaniem numeru kolumny pierwszej i trzeciej załącznika nr 1 i/lub 2. Stosownie do § 5 ust. 4 ww. rozporządzenia dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezwłocznie po ich wykonaniu zamieszcza się w rejestrze i przechowuje się w nim przez okres 12 miesięcy. Po upływie tego okresu dane i informacje archiwizuje się na nośniku informatycznym i przechowuje przez okres 5 lat.

	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	„12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, w wyłączeniu pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu oraz wskazanie drogomierza, <u>także inne zdjęcia potwierdzające rażącą niesprawność pojazdu</u>. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego. <u>Opis zgłoszonej uwagi:</u> dodanie uzupełniającego brzmienia umożliwi dokumentowanie fotograficzne niesprawności pojazdu przyczyniając się do zwiększenia bezpieczeństwa świadczenia pracy diagnosty samochodowego przeprowadzającego badanie techniczne pojazdu w odniesieniu do dodania art. 81c.	Uwaga nie została uwzględniona. Dodanie wyrazu „inne” powoduje, że przepis nie jest precyzyjny. Z przepisu nie wiadomo ile zdjęć diagnosta powinien wykonać i w jakich przypadkach. Należy przypomnieć, że zgodnie z załącznikiem nr 8 <i>rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</i> w rejestrze badań technicznych pojazdów zamieszcza się m.in. stwierdzone usterki wraz podaniem numeru kolumny pierwszej i trzeciej załącznika nr 1 i/lub 2. Stosownie do § 5 ust. 4 ww. rozporządzenia dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezwłocznie po ich wykonaniu zamieszcza się w rejestrze i przechowuje się w nim przez okres 12 miesięcy. Po upływie tego okresu dane i informacje archiwizuje się na nośniku informatycznym i przechowuje przez okres 5 lat.
	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	PZPM uważa, że jest to dobre rozwiązanie, nie wymagające w praktyce nakładów finansowych, a istotnie mogące zapobiec zjawisku przeprowadzania badania bez obecności pojazdu. Wymagania w zakresie dokumentacji zdjęciowej powinny być uzupełnione ze względów identyfikacyjnych o zdjęcie numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) oraz zawarcie na nich daty i godziny ich wykonania. PZPM uważa, że zdjęcia powinny być przede wszystkim przekazywane do CEP, by zapewnić organom nadzorującym możliwość weryfikacji prawidłowości badania bez konieczności	Uwaga została częściowo uwzględniona. Celem wprowadzenia obowiązku prowadzenia dokumentacji fotograficznej nie jest zapewnienie organom nadzorującym możliwości weryfikacji prawidłowości badania bez konieczności obecności na kontrolowanej stacji kontroli pojazdów. Projektodawca nie zakłada przekazywania dokumentacji fotograficznej do centralnej ewidencji pojazdów. Dokumentacja

		obecności na kontrolowanej stacji kontroli pojazdów. Ponadto zapewni to dostępność do dokumentacji fotograficznej w przypadku awarii komputera na stacji kontroli pojazdów bądź próby tzw. turystyki w celu poszukiwania stacji kontroli, która przeprowadzi badanie z wynikiem pozytywnym. Przy tej okazji wskazane byłoby także rozważenie archiwizowania w CEP wyników badań z innych urządzeń wykorzystywanych podczas badania technicznego pojazdu.	fotograficzna zostanie powiązana z numerem z rejestru badań technicznych prowadzonym przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Wówczas dokumentacja fotograficzna nie będzie wymagała dodatkowych elementów identyfikacyjnych tj. numeru identyfikacyjnego pojazdu. Jednakże, uwaga została uwzględniona w zakresie uzupełnienia projektowanego art. 81 ust. 12b o „informacje dotyczące daty i godziny wykonania zdjęć”. Projekt ustawy nie zakłada archiwizowania w CEP wyników badań z innych urządzeń wykorzystywanych podczas badania technicznego pojazdu, ponieważ na takie rozwiązanie powinien wyrazić zgodę minister właściwy do spraw informatyzacji prowadzący centralną ewidencję pojazdów. W rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym minister jest administratorem danych i informacji zgromadzonych w tej ewidencji.
	Dekra Polska	Dokumentacja przeprowadzenia badania technicznego a. Konieczne jest doprecyzowanie, czy dokumentacja fotograficzna pojazdu po przekątnej ma zawierać łącznie 2 (po jednym po przekątnej) czy 4 zdjęcia. Do rozważenia pozostaje zasadność wykonywania zdjęcia drogomierza wobec braku możliwości jednoznacznego przypisania tego typu dokumentacji fotograficznej do badanego pojazdu. Zdjęcie wskazań drogomierza nie będzie wiarygodnie dokumentowało stanu licznika danego pojazdu – istnieje ryzyko dołączenia dowolnego zdjęcia. b. Wprowadzenie obowiązku wykonywania dokumentacji fotograficznej badanego pojazdu powoduje konieczność poniesienia dodatkowych kosztów przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów	Uwaga została częściowo uwzględniona. W uzasadnieniu zostało doprecyzowane, że będą to 2 zdjęcia. Należy przypomnieć, że diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym odczyt licznika przebiegu pojazdu w momencie badania, o ile dotyczy i o ile dane są dostępne. Zgodnie z załącznikiem nr 8 ust. 2 pkt 19 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych

		(sprzęt fotograficzny, serwery, nośniki pamięci, system umożliwiające bezpieczne przechowywanie zdjęć przez 5 lat). Dodatkowo, co nie jest bez znaczenia, powoduje wydłużenie czasu badania technicznego w przypadku wykonywania dokumentacji bez automatyzacji procesu. Oznacza, to że przedsiębiorcy ponoszą skutki finansowe wprowadzanych zmian. Dlatego DEKRA postuluje o przesunięcie terminu wejścia w życie przepisu na co najmniej 6 miesięcy od dnia ogłoszenia i uwzględnienie dodatkowych kosztów w nowej tabeli opłat za badania techniczne. c. Dekra proponuje skrócenie okresu przechowywania przez przedsiębiorcę dokumentacji fotograficznej do 2 lat, co pozwoli na ograniczeniu kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców.	<i>badaniach</i> diagnosta zamieszcza w rejestrze badań technicznych informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, w tym odczyt liczników przebiegu pojazdu w momencie badania technicznego wraz z jednostką miary. W związku z powyższym, nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że „<i>Zdjęcie wskazań drogomierza nie będzie wiarygodnie dokumentowało stanu licznika danego pojazdu – istnieje ryzyko dołączenia dowolnego zdjęcia</i>”. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury projekt ustawy został przygotowany na miarę oczekiwań. Projekt ustawy pozostawia przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów dowolność w sposobie przechowywania zdjęć. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadziłoby tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu. Mając na uwadze, iż § 5 ust. 4 <i>rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</i> określa, że dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezwłocznie po ich wykonaniu zamieszcza się w rejestrze i przechowuje się w nim przez okres 12 miesięcy, a po upływie tego okresu dane i informacje archiwizuje się na nośniku

			informatycznym i przechowywane przez okres 5 lat, zasadne jest wprowadzenie przechowywania dokumentacji fotograficznej przez okres 5 lat.
	Transportowy Dozór Techniczny	Proponuje się doprecyzować wymagania dla dokumentacji fotograficznej, o której mowa w nowoprojektowanym ust. 12b art. 81 poprzez wskazanie: „Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia pozwalające na identyfikację pojazdu przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu, wskazanie drogomierza oraz informacje dotyczące daty i godziny sporządzenia zdjęć. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Numer dokumentacji fotograficznej jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych pojazdów.” Powyższe umożliwi pełną identyfikację pojazdu znajdującego się na zdjęciach jak również porównanie z danymi zawartymi w Centralnej Ewidencji Pojazdów. Dodatkowo proponuje się rozważyć możliwość uregulowania kwestii związanych ze sposobem i miejscem przechowywania dokumentacji fotograficznej jak i postępowania z dokumentacją fotograficzną w przypadku zakończenia przez przedsiębiorcę działalności związanej z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów. Powyższe ujednolici sposób postępowania z dokumentacją fotograficzną przez wszystkich przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Proponuje się, aby dokumentacja fotograficzna była załącznikiem wpisu z badania technicznego w rejestrze badań. Takie rozwiązanie pozwoli na korzystanie z niej w sposób bardzo wygodny a tym samym pozwoli na pełne uwierzytelnienie danych i w znacznym stopniu wyeliminuje próby „braku dobrej woli” osób zaangażowanych w wykonywanie badań. Znane są rozwiązania stosowane przez Państwa Członkowskie UE, kiedy zdjęcia wykonywane są w sposób automatyczny w momencie wjazdu na stację lub	Uwaga została częściowo uwzględniona. Doprecyzowanie „pozwalające na identyfikację pojazdu”, w opinii Ministerstwa Infrastruktury jest zbędne, ponieważ jest to cel, który tym przepisem powinien zostać osiągnięty. Uwaga została uwzględniona w zakresie uzupełnienia projektowanego art. 81 ust. 12b o „informacje dotyczące daty i godziny wykonania zdjęć”. Przepis uwzględnia również zaproponowane zdanie, że „numer dokumentacji fotograficznej jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych pojazdów”. Projekt ustawy pozostawia przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów dowolność w sposobie i miejscu przechowywania zdjęć. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadziłoby tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu. Określenie sposobu postępowania z dokumentacją fotograficzną w przypadku zakończenia przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów nie jest materią ustawową.

		np. w trakcie wykonywania kontroli hamulców na stanowisku rolkowym i automatycznie przesyłane do rejestru badań.	
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich	W celu wykluczenia różnej interpretacji proponowanej zmiany tj. czy należy wykonać 4 czy też 2 zdjęcia bryły nadwozia oraz w jakiej technice mają być one archiwizowane, proponuje się następujące uściślenia oznaczone tłustą czcionką: <i>po ust. 12a dodaje się ust. 12b w brzmieniu:</i> <i>„12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych jedno z przodu i drugie z tyłu oraz wskazanie drogomierza. Dokumentacja fotograficzna w wersji cyfrowej jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.”</i>	Uwaga została częściowo uwzględniona. W uzasadnieniu zostało doprecyzowane, że będą to 2 zdjęcia. W opinii Ministerstwa Infrastruktury określenie „w wersji cyfrowej” nie jest poprawne. Określenie przechowywania dokumentacji fotograficznej w wersji elektronicznej wiązałoby się z wprowadzeniem szczegółowych wymagań. Projekt ustawy pozostawia przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów dowolność formy dokumentacji fotograficznej. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadziłoby tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu.
	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej	W art. 81 ust. 12b projektu ustawy, należy w sposób jednoznaczny opisać sposób dokumentowania fotograficznego faktu wykonywania badania technicznego. „12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch <u>przeciwstawnych przekątnych</u> oraz wskazanie drogomierza – <u>o ile pojazd posiada drogomierz</u>. Dokumentacja fotograficzna <u>w rozdzielności umożliwiającej odczytanie numerów rejestracyjnych i drogomierza jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów lub serwerach zewnętrznych</u> przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.”	Uwaga nie została uwzględniona. W opinii Ministerstwa Infrastruktury określenie „przeciwstawnych przekątnych” nie jest poprawne. Odnosząc się do uwzględnienia w przepisie wyrażenia „o ile pojazd posiada drogomierz”, należy wskazać, że przedmiotem uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych był <i>projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym</i> (UD94), który przewiduje nowe brzmienie art. 81b ust. 1 ustawy. Przepis doprecyzowuje jakie pojazdy powinny być przedstawiane w terminie 14 dni w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza po wymianie drogomierza.

		Zaproponowana zmiana precyzuje sposób wykonania zdjęć, ich jakość oraz precyzuje zapis wykonywania zdjęć drogomierza uwzględniając, że niektóre pojazdy nie posiadają na wyposażeniu drogomierza. Ze względu na ilość wykonywanych zdjęć, niezbędną rozdzielczość oraz wymagane bezpieczeństwo przechowywania, sugerujemy umożliwienie przechowywania ich na serwerach zewnętrznych (np. dostawcy oprogramowania do obsługi stacji, Centralna Ewidencja Pojazdów, serwery TDT). Przy średniej ilości badań technicznych przypadających na jedną SKP (około 3500 badań na rok) i jakości zdjęć wykonywanych przez aparat około 5MB przechowywane zdjęcia będą wymagały dużych i bezpiecznych dysków. Jednak przy założeniu możliwości przetworzenia zdjęcia, w zależności od użytej aplikacji rozmiar zdjęć można zredukować do 300-500kB. Wartości te potwierdzone są przeprowadzonymi przez nas testami.	Obecnie obowiązkiem objęte są pojazdy (wskazano na np. wózki widłowe, maszyny budowlane, itp.), pojazdy wolnobieżne, pojazdy wolnobieżne wchodzące w skład kolejki turystycznej lub motoroweru, także niezarejestrowane. Ma to na celu wyłączenie z tego obowiązku właścicieli pojazdów „niedrogowych” (np. wózków widłowych czy maszyn budowlanych), których podzespoły nie mogą być sprawdzane przez diagnostów ze względu na brak uprawnień i kompetencji. Tym samym projektowany przepis będzie wskazywał na pojazdy, które posiadają drogomierz. Mając na względzie powyższe, w tym zakresie nie jest potrzebne doprecyzowanie. Należy również zwrócić uwagę na wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, o którym mowa w załączniku 3 do <i>rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</i>. Diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym odczyt licznika przebiegu pojazdu w momencie badania, o ile dotyczy i o ile dane są dostępne. Co oznacza, że analogiczne będzie postępowanie z dokumentacją fotograficzną. W przypadku, gdy pojazd nie będzie posiadał drogomierza, to w zaświadczeniu nie zostanie wpisany odczyt licznika i tym samym nie będzie potrzeby wykonania dokumentacji fotograficznej wskazania drogomierza.

			Doprecyzowanie „w rozdzielczości umożliwiającej odczytanie numerów rejestracyjnych i drogomierza” jest zbyt szczegółowe, aby mogło znaleźć się w projekcie ustawy. Poza tym dokumentacja fotograficzna powinna być wykonana w taki sposób, aby możliwe było odczytanie danych bez potrzeby umieszczania takiego przepisu. Projekt ustawy pozostawia przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów dowolność w sposobie i miejscu przechowywania zdjęć. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadziłoby tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu.
	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	Art. 1 pkt 7 OSDS proponuje zapis: <i>b) po ust. 12a dodaje się ust. 12b w brzmieniu: „12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu oraz wskazanie drogomierza. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres dwóch lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.”</i> Uzasadnienie: Uważamy, że okres dwóch lat jest to wystarczający okres dla przechowywania dokumentacji, zwłaszcza, że okresy przeprowadzenia kontroli SKP przez nadzór są roczne. Nie widzimy uzasadnienia dla okresu pięcioletniego.	Uwaga nie została uwzględniona. Mając na uwadze, iż § 5 ust. 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach określa, że dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezwłocznie po ich wykonaniu zamieszcza się w rejestrze i przechowuje się w nim przez okres 12 miesięcy, a po upływie tego okresu dane i informacje archiwizuje się na nośniku informatycznym i przechowuje przez okres 5 lat, zasadne jest wprowadzenie przechowywania dokumentacji fotograficznej przez okres 5 lat.

	Transport i Logistyka Polska	Projektowany przepis zawiera obowiązek przechowywania danych fotograficznych pojazdu przez okres 5 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego, bez jakichkolwiek regulacji traktujących o: □ bezpieczeństwie przechowywania takich danych, w szczególności w kontekście nieuprawnionego dostępu do nich przez osoby trzecie, □ osób i organów uprawnionych do dostępu do tej dokumentacji, □ formie przechowywanej dokumentacji fotograficznej /analogowa, cyfrowa/, rozdzielczości fotografii, barwy (nonochromatyczna, kolorowa np. 24 bit etc./, formacie danych w przypadku formy cyfrowej, miejscu przechowywania danych /biuro, siedziba przedsiębiorcy, stacja kontroli pojazdów, nośniki pamięci, chmura danych etc./. Ponadto nasze wątpliwości budzi wskazany w projekcie okres przechowywania danych. Naszym w naszej ocenie należałoby okres ten ograniczyć do 1 roku.	Uwaga nie została uwzględniona. Nie ma potrzeby wprowadzania dodatkowych przepisów, które będą określały osoby uprawnione do dostępu do dokumentacji fotograficznej, ponieważ taki dostęp będzie posiadał wyłącznie przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów oraz diagnosta. Z projektu ustawy będzie wynikać jakie organy będą posiadać dostęp do dokumentacji fotograficznej. Starosta w ramach nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów będzie miał prawo, w ramach kontroli okresowych, sprawdzenia prawidłowości wymaganej dokumentacji, co oznacza, że będzie mógł sprawdzić czy dokumentacja fotograficzna jest prowadzona przez przedsiębiorcę. Natomiast Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów będzie przeprowadzał analizę dokumentacji fotograficznej. Projekt ustawy pozostawia przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów dowolność w sposobie i formie przechowywania zdjęć. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadziłoby tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu. Mając na uwadze, iż § 5 ust. 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów

			<i>dokumentów stosowanych przy tych badaniach określa, że dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezwłocznie po ich wykonaniu zamieszcza się w rejestrze i przechowuje się w nim przez okres 12 miesięcy, a po upływie tego okresu dane i informacje archiwizuje się na nośniku informatycznym i przechowuje przez okres 5 lat, zasadne jest wprowadzenie przechowywania dokumentacji fotograficznej przez okres 5 lat.</i>
Art. 1 pkt 8 (art. 81c)	Polski Związek Motorowy	Art. 81c wprowadza możliwość odwołania od decyzji diagnosty poprzez postawienie zarzutu naruszenia przepisów prawa. W przypadku negowania pozytywnej decyzji diagnosty (co się praktycznie nie zdarza) jest to w pełni uzasadnione. W przypadku negatywnej decyzji z powodu prostej usterki (np. wymiana przepalanej żarówki, pękniętego lusterka, różne regulacje) właściciel (posiadacz) pojazdu może w ciągu dwóch dni usunąć usterkę i składać odwołanie w celu uniknięcia opłaty za ponowne badanie. Zdaniem PZM należy doprecyzować na czym polega naruszenie prawa przez diagnostę i jakie dowody powinien archiwizować diagnosta, by zapobiec nieuczciwym zarzutom. Zgodnie bowiem z przywołaną na str. 6 uzasadnienia projektu zmian treścią dyrektywy UE w tym zakresie: „Wyniki badania zdatności do ruchu drogowego mogą być zmienione w stosownych przypadkach przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy ustalenia z badania zdatności do ruchu drogowego zawierają oczywisty błąd”. Tak więc nie powinno być możliwości nieograniczonego merytorycznie kwestionowania poprawności orzeczenia diagnosty, a jedynie wtedy, gdy ustalenia z badania zdatności do ruchu drogowego zawierają oczywisty błąd.	Uwaga nie została uwzględniona. Dokonanie napraw już po dokonanych badaniu technicznym, przy obecnym zapisywaniu danych z badania technicznego, będzie łatwe do wykrycia przez diagnostę w obecności wyspecjalizowanych diagnostów zatrudnionych w Transportowym Dozorze Technicznym. Przepis nie wymaga doprecyzowania. Wyrażenie, że „...istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa..”, jest wystarczające.

	Grzegorz Krzemieniecki	Po art. 81b dodaje się art. 81c, w którym w ustępach występuje wyraz „ponownego”. Propozycja rozważenia zamiany na wyraz „weryfikacyjne” lub „sprawdzające”. Opis zgłoszonej uwagi: w proponowanym brzmieniu używa się wyrazu „ponownego”. Obecnie brzmienie „ponowne badanie techniczne” ma przypisany kod w CEP i dotyczy badania technicznego pojazdu polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, w którym stwierdzono usterki.	Uwaga nie została uwzględniona. Wprowadzenie określenia „weryfikacyjnego” lub „sprawdzającego” może budzić wątpliwości i sprawi, że brzmienie przepisu będzie oznaczało, iż badanie techniczne sprowadza się do przeprowadzenia badania technicznego ograniczonego tylko do weryfikacji zespołów i układów, w którym np. stwierdzono usterki.
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie	Po art. 81b dodaje się art. 81c, w którym w ustępach występuje wyraz „ponownego”. Propozycja rozważenia zamiany na wyraz „weryfikacyjne” lub „sprawdzające”. <u>Opis zgłoszonej uwagi:</u> w proponowanym brzmieniu używa się wyrazu „ponownego”. Obecnie brzmienie „ponowne badanie techniczne” ma przypisany kod w CEP i dotyczy ponownego badania polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, po stwierdzeniu, że wszystkie usterki istotne oraz usterki stwarzające zagrożenie zostały usunięte.	Uwaga nie została uwzględniona. Wprowadzenie określenia „weryfikacyjnego” lub „sprawdzającego” może budzić wątpliwości i sprawi, że brzmienie przepisu będzie oznaczało, iż badanie techniczne sprowadza się do przeprowadzenia badania technicznego ograniczonego tylko do weryfikacji zespołów i układów, w którym np. stwierdzono usterki.
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	Po art. 81b dodaje się art. 81c, w którym w ustępach występuje wyraz „ponownego”. Propozycja rozważenia zamiany na wyraz „weryfikacyjne” lub „sprawdzające”. <u>Opis zgłoszonej uwagi:</u> w proponowanym brzmieniu używa się wyrazu „ponownego”. Obecnie brzmienie „ponowne badanie techniczne” ma przypisany kod w CEP i dotyczy ponownego badania polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, po stwierdzeniu, że wszystkie usterki istotne oraz usterki stwarzające zagrożenie zostały usunięte.	Uwaga nie została uwzględniona. Wprowadzenie określenia „weryfikacyjnego” lub „sprawdzającego” może budzić wątpliwości i sprawi, że brzmienie przepisu będzie oznaczało, iż badanie techniczne sprowadza się do przeprowadzenia badania technicznego ograniczonego tylko do weryfikacji zespołów i układów, w którym np. stwierdzono usterki.

	Dekra Polska	W przypadku, gdy istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem prawa, brak jest w proponowanych przepisach procedury dot. udokumentowania stanu technicznego pojazdu bezpośrednio po wykonaniu pierwotnego badania. Jest to o tyle istotne, że wg proponowanego zapisu pozostawia się okres 2 dni do zgłoszenia potrzeby ponownego badania. Jednym z rozwiązań w przypadku, gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, mogłoby być zgłoszenie tego faktu diagnostyce bezpośrednio po zakończeniu badania. Wtedy diagnosta mógłby dokonać bezpośrednio po zgłoszeniu dokumentację fotograficzną elementów spornej oceny, która będzie ważnym elementem dalszego procesu weryfikacji poprawności wykonania badania.	Uwaga nie została uwzględniona. Projektowany art. 81c będzie uwzględniał obowiązek zgłoszenia przez właściciela lub posiadacza pojazdu zastrzeżeń dotyczących przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu oraz odnotowanie ich przez diagnostę w wydany zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym. Przepis nie wyklucza możliwości dokonania dodatkowego dokumentowania przez diagnostę np. w postaci dokumentacji fotograficznej.
	Transportowy Dozór Techniczny	TDt proponuje nowe brzmienie projektowanego art. 81c: <i>„Art. 81c. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu może, w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania, wystąpić do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego.</i> <i>2. Ponowne badanie techniczne przeprowadza pracownik TDt w wyznaczonej przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego stacji kontroli pojazdów. W przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pracownik TDt wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów a także dokonuje wpisu terminu następnego badania technicznego do dowodu rejestracyjnego, o ile jest dostępny, oraz wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym.</i>	Uwaga została częściowo uwzględniona. Propozycja brzmienia ust. 1 została uwzględniona. Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów. Ponowne badania techniczne będzie przeprowadzane w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, który posiada uprawnienia diagnosty. Wyjaśnić należy, iż aktualna architektura rozwiązania i funkcjonujące procesy w ramach dostępnych usług CEPIK 2.0 dla stacji kontroli pojazdów przewidują, iż zaświadczenie wydawane jest przez stację

		3. <i>Opłatą za ponowne badanie techniczne w przypadku braku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, obciążony jest właściciel lub posiadacz pojazdu.</i> 4. <i>Opłatą za ponowne badanie techniczne w przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, obciążony jest przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne z naruszeniem przepisów prawa.</i> 5. <i>Oplaty, o których mowa ust. 3 oraz ust. 4, pobiera Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Oplaty stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.</i> 6. <i>Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia sposób uiszczenia opłaty za ponowne badanie techniczne, uwzględniając konieczność jednolitego postępowania podmiotów obowiązanych do jej uiszczenia.</i> W tym miejscu należy zauważyć, że kwestia ponownych badań technicznych została poruszona w dyrektywie 2014/45/UE gdzie zgodnie z art. 13 ust. 6 wyniki badań technicznych mogą zostać zmienione w stosownych przypadkach przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy ustalenia z badania technicznego zawierają oczywisty błąd. Zaproponowane w art. 81c ust. 2 projektowanej ustawy brzmienie przepisu wskazuje, że ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne, do którego istnieje uzasadnione przypuszczenie, że zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa. W ust. 6 ww. art. doprecyzowano, że ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego (TDT), który posiada uprawnienia diagnosty. Dodatkowo, zgodnie z ust. 7 projektowanego art. 81c, to pracownik TDT na podstawie obserwacji przeprowadzonego przez diagnostę badania ostatecznie	kontroli pojazdów. Każda stacja posiada własne oprogramowanie dostarczane przez jednego z kilkunastu producentów oprogramowania. Nie ma w związku z powyższym możliwości wydania zaświadczenia przez pracownika Transportowego Dozoru Technicznego. Nie zostanie zatem nigdzie odnotowana informacja, że to pracownik Transportowego Dozoru Technicznego wydał zaświadczenie. Oplaty za ponowne badanie techniczne nie mogą stanowić przychodu Transportowego Dozoru Technicznego. Odnosząc się do stwierdzenia, że „dodatkowo projekt nie uwzględnia przypadku, gdy diagnosta odmawia wykonania badania technicznego bądź nie potrafi prawidłowo przeprowadzić badania technicznego”, należy podkreślić, że projekt ustawy będzie zawierał przepis, który umożliwi diagnoście odmowę przeprowadzenia badania technicznego w następującym brzmieniu: „W przypadku, gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania technicznego i przesyła informację o powodzie odstąpienia do centralnej ewidencji pojazdów”. Zgodnie z zasadą, że badania techniczne przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, nie jest możliwe wprowadzenie do projektu ustawy przepisu, „gdzie wprost zostanie wskazane, że ponowne badanie techniczne przeprowadza pracownik TDT”.

		decyduje o stwierdzonych naruszeniach lub ich braku oraz wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym. Powyższe rozwiązanie budzi wątpliwości w zakresie możliwości prawidłowego i zgodnego z prawem wykonywania powierzonych przez Dyrektora TDT czynności. Należy zauważyć, że obecnie funkcjonuje ponad 5342 stacji kontroli pojazdów rozporoszonych na terenie całego kraju a powyższe rozwiązanie obliuguje Dyrektora TDT do obecności podczas przeprowadzania ponownego badania technicznego, w ciągu 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania, w stacji kontroli pojazdów. W opinii Dyrektora TDT przeprowadzenie ponownego badania technicznego w stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone reklamowane badanie doprowadzi do zaangażowania w realizację ww. zadań wszystkich pracowników TDT z pionu nadzoru (50 zespołów/100 osób odpowiedzialnych za bezpośredni nadzór nad pracą diagnosty) i utrzymywanie ich w pełnej gotowości do realizacji tego rodzaju zadania. Konieczność takiej organizacji pracy skutecznie uniemożliwi wykonywanie innych działań nadzorczych, a środki finansowe pochodzące z budżetu państwa i przeznaczone na działalność nadzorczą, przy takim rozwiązaniu w głównej mierze zostaną przekazane na finansowanie wykonywania czynności związanych z ponownym badaniem technicznym. Wątpliwość budzi również rozwiązanie, o którym mowa w art. 81c ust. 6 i 7 projektu, gdzie wskazano sposób przeprowadzenia ponownego badania technicznego, w tym odpowiedzialność diagnosty i pracownika TDT. Zgodnie z ww. zapisem, to diagnosta przeprowadzałby ponowne badanie techniczne, pracownik TDT na podstawie obserwacji decydowałby o stwierdzonych naruszeniach i wydawał jedynie nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym.	

		Powyższe zapisy są sprzeczne z zapisami Dyrektywy 2014/45/UE, gdzie wprost wskazano, że wyniki badań technicznych mogą być zmienione w stosownych przypadkach przez organ nadzoru (...). Ponadto zaproponowane rozwiązanie doprowadzi do konfliktu kompetencyjnego i naruszy prawa niezależności działania zarówno diagnosty jak i pracownika TDT. Dodatkowo projekt nie uwzględnia przypadku, gdy diagnosta odmawia wykonania badania technicznego bądź nie potrafi prawidłowo przeprowadzić badania technicznego. Zgodnie z przepisami to diagnosta, który wykonał badanie techniczne zobowiązany jest do wydania stosownego zaświadczenia. W związku z powyższym, powierzenie wydania przedmiotowego zaświadczenia pracownikowi TDT, który zgodnie z projektem ustawy może być jedynie obecny podczas przeprowadzania przez diagnostę badania technicznego, wydaje się niezgodne z zapisami projektu ustawy. TDT zwraca uwagę, że istotą badań technicznych jest faktyczne ich przeprowadzenie przez osobę do tego upoważnioną. Wydanie decyzji co do stanu technicznego pojazdu na podstawie jedynie obserwacji daje szerokie możliwości jej podważenia m.in. na drodze sądowej. W związku z powyższym, TDT proponuje nowe brzmienie przepisu, gdzie wprost zostanie wskazane, że ponowne badanie techniczne przeprowadza pracownik TDT w wyznaczonej przez Dyrektora TDT stacji kontroli pojazdów. Powyższy zapis oprócz realizacji wymagań dyrektywy jest również gwarancją prawidłowego i niezależnego przeprowadzenia ponownego badania technicznego z zachowaniem kontroli organu nadzoru zarówno nad aspektami technicznymi, finansowymi jak i personalnymi.	

	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	W art. 1 pkt 8 OSDS proponuje zapis: 8) po art. 81b dodaje się art. 81c w brzmieniu: „Art. 81c. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu zgłasza zastrzeżenia dotyczące wykonania badania technicznego pojazdu bezpośrednio po jego wykonaniu diagnoście, który je wykonał. Diagnosta odnotowuje zgłoszone zastrzeżenia w rejestrze badań technicznych rubryce „Uwagi” i zamieszcza w zaświadczeniu z przeprowadzonego badania technicznego i wydaje je właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu. Na podstawie wydanego zaświadczenia właściciel lub posiadacz pojazdu zgłasza skargę do starosty pełniącego nadzór nad SKP, w której zostało wykonane badanie i na żądanie starosty przedstawia pojazd do ponownego badania technicznego. 2. Ponowne badanie techniczne jest przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne, do którego istnieje uzasadnione przypuszczenie, że zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa w tym samym dniu, w którym zostało przeprowadzone badanie co, do którego wniesione zostały zastrzeżenia. 3. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta w obecności pracownika nadzoru starosty, któremu podlega stacja kontroli pojazdów. 4. Pracownik nadzoru starosty, o którym mowa w ust. 3, ostatecznie decyduje o stwierdzeniu naruszeń, o których mowa w ust. 1, albo o ich braku. W przypadku stwierdzenia tych naruszeń diagnosta wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. 5. Koszty ponownego badania technicznego w przypadku braku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa właściciel lub posiadacz pojazdu.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Propozycja nowego brzmienia art. 81c nie może zostać uwzględniona, ponieważ w taki sposób nie konstruuje się przepisów. Jednakże, art. 81c będzie uwzględniał obowiązek zgłoszenia przez właściciela lub posiadacza pojazdu zastrzeżeń dotyczących przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu oraz odnotowanie ich przez diagnostę w wydanym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym. Propozycja zgłoszenia skargi do starosty pełniącego nadzór nad stacją kontroli pojazdów, w której zostało wykonane badanie jest niezasadna, ponieważ obecnie właściciel lub posiadacz pojazdu może złożyć skargę do Starosty, który sprawuje nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, jeżeli badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa. Nie jest również możliwe, aby ponowne badanie techniczne przeprowadzał diagnosta w obecności pracownika nadzoru starosty, ponieważ zgodnie z przyjętą koncepcją to Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie sprawował nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Dokonanie napraw już po dokonanych badaniu technicznym, przy obecnym zapisywaniu danych z badania technicznego, będzie łatwe do wykrycia

		6. Koszty ponownego badania technicznego w przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. Uzasadnienie: W przypadkach gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu zaistnieje podejrzenie, iż badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa, można skorzystać z takiej procedury. W takim przypadku diagnosta w obecności pracownika nadzoru starosty przeprowadzi badanie weryfikujące wynik badania technicznego uprzednio przeprowadzonego. Pracownik nadzoru starosty oceni, czy badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa. Ponowne badanie zostanie przeprowadzone na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne o wątpliwej jakości, a sporne kwestie rozwiązane na miejscu. Nie zgadzamy się jednak z propozycją aby badanie takie przeprowadzone mogło być w terminie 2 dni, ponieważ w takim czasokresie można dokonać tak znaczących modyfikacji w pojeździe jak i napraw, które uniemożliwią wydania obiektywnej oceny wykonanych czynności przez diagnostę. Naszym zdaniem pojazd powinien pozostawać na terenie Stacji Kontroli Pojazdów (parkingu) do czasu przybycia nadzoru. Wprowadzenie takiego rozwiązania ma zagwarantować podniesienie poziomu jakości oraz rzetelności czynności wykonywanych przez diagnostów, a tym samym usług świadczonych przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Wprowadzenie zapisów w tej formie da możliwość weryfikacji w momencie powstania rozbieżności w ocenie stanu technicznego pojazdu oraz wymusi jednocześnie czynności kontrolne (doraźne) w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych.	przez diagnostę w obecności wyspecjalizowanych diagnostów zatrudnionych w Transportowym Dozorze Technicznym.

Art. 1 pkt 8 (art. 81c, art. 81c ust. 9)	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	PIGTSiS uważa, że te przepisy art. 81c będą i tak martwe, ponieważ obserwujemy, że problemem w kraju nie jest odmowa diagnosty w dopuszczeniu do ruchu pojazdu sprawnego, natomiast problemem jest dopuszczanie przez diagnostów do ruchu pojazdów jednak niesprawnych, ale posiadacze takich nieprawidłowo dopuszczonych do ruchu pojazdów nie będą przecież jechali do drugiej stacji, aby potwierdziła, że pojazd jest jednak niesprawny i uzyskał pieczętkę niesłusznie! Takie czynności mógłby jedynie inicjować kierowca pojazdów, którego posiadacz zmuszałby do jazdy niesprawnymi pojazdami, dla których „załatwił” z nieuczciwym diagnostą pieczętkę. Jeżeli Ministerstwu Infrastruktury chodziło o takie nieuczciwe praktyki, to należy cały art. 81c napisać inaczej, w tym także ust. 9, obecnie zmuszający kierowcę/posiadacza do zapłaty z własnych środków za takie badanie techniczne.	Uwaga nie została uwzględniona. Dyrektywa 2014/45 zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia właściwego nadzoru oraz jakości badań technicznych pojazdów. Służyć temu będzie m.in. możliwość ponownego przeprowadzenia badania technicznego na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu. W zaproponowanych przepisach w przypadku stwierdzenia naruszeń podczas przeprowadzenia ponownego badania technicznego, koszt ponownego badania technicznego będzie pokrywał przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów. Właściciel lub posiadacz pojazdu będzie zobowiązany do pokrycia kosztów ponownego badania technicznego w przypadku braku stwierdzenia naruszeń.
Art. 1 pkt 8 (art. 81c ust.1)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 81c ust. 1, który określa mechanizm wykonania tzw. badania ponownego, wskazano że właściciel lub posiadacz pojazdu może w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania, przedstawić pojazd do ponownego badania technicznego. PISKP uważa, że tak długi termin, pozwala posiadaczowi pojazdu w zasadzie na wykonanie dowolnych napraw lub modyfikacji pojazdu. W takiej sytuacji nie będzie możliwe stwierdzenie, czy diagnosta wykonując badanie pierwotne faktycznie popełnił błąd lub wykonał je niezgodnie z przepisami. Trudno będzie wskazać, czy stan faktyczny pojazdu będzie identyczny jak podczas pierwotnego badania. W związku z tym uważamy, że właściciel lub posiadacz pojazdu powinien zgłosić uwagi co do jakości badania bezpośrednio po jego wykonaniu. Zastrzeżenia te diagnosta powinien odnotować w zaświadczeniu z badania technicznego oraz powinny być przesłane do CEP. W związku z powyższym, w ocenie PISKP art. 81c ust. 1 powinien otrzymać następujące brzmienie:	Uwaga została częściowo uwzględniona. Dokonanie napraw już po dokonanych badaniu technicznym, przy obecnym zapisywaniu danych z badania technicznego, będzie łatwe do wykrycia przez diagnostę w obecności wyspecjalizowanych diagnostów zatrudnionych w Transportowym Dozorze Technicznym. Projektowany art. 81c będzie uwzględniał obowiązek zgłoszenia przez właściciela lub posiadacza pojazdu zastrzeżeń dotyczących przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu oraz odnotowanie ich przez diagnostę w wydany zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym. Centralna Ewidencja Pojazdów wymagałaby rozbudowana o gromadzenie danych

		„Art. 81c. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu <u>może, przedstawić pojazd do ponownego badania technicznego. Właściciel lub posiadacz pojazdu obowiązany jest zgłosić zastrzeżenia co do badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu diagnoście, który je wykonał. Diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym, odnotowuje zgłoszone zastrzeżenia w jego treści oraz przekazuje te informacje do Centralnej Ewidencji Pojazdów.</u> ”	dotyczących zastrzeżeń do przeprowadzonego badania technicznego.
	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	W opinii PZPM przepis nakazujący wykonanie powtórnego badania w ciągu 2 dni, w przypadku gdy będzie ono wykonywane w stacji wskazanej przez Dyrektora TDT, może nie być możliwe do przeprowadzenia w tak krótkim czasie, gdyż w tym okresie posiadacz pojazdu musi zwrócić się do TDT, następnie TDT wyznaczyć badanie na stacji i jeszcze pojawić się na tym badaniu.	Uwaga została uwzględniona. Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów.
	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej	W art. 81c ust. 1, określającym wykonanie tzw. badania ponownego wskazano, że właściciel lub posiadacz pojazdu może w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania, przedstawić pojazd do ponownego badania technicznego. Zwracamy uwagę, że zastosowanie takiego zapisu z pewnością wprowadzi dużą niepewność wśród diagnostów. Proponujemy wprowadzenie zapisu umożliwiającego zgłoszenie zastrzeżeń do badania technicznego wyłącznie przed jego zakończeniem. Pozostawienie dwudniowego terminu zgłaszania zastrzeżeń, pozwoli posiadaczowi pojazdu na wykonanie w międzyczasie naprawy i uniemożliwi diagnoście obronę przed zarzutami. W momencie zgłoszenia zastrzeżenia już na etapie badania technicznego istnieje możliwość wykonania i archiwizacji zdjęć kwestionowanych / uszkodzonych elementów oraz	Uwaga została częściowo uwzględniona. Projektowany art. 81c będzie uwzględniał obowiązek zgłoszenia przez właściciela lub posiadacza pojazdu zastrzeżeń dotyczących przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu oraz odnotowanie ich przez diagnostę w wydany zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym. Centralna Ewidencja Pojazdów wymagałaby rozbudowania o gromadzenie danych dotyczących zastrzeżeń do przeprowadzonego badania technicznego. Przepis nie wyklucza możliwości dokonania dodatkowego dokumentowania przez

		zarchiwizowanie wyników z urządzeń kontrolno-pomiarowych. Art. 81c ust. 1 powinien otrzymać następujące brzmienie: „Art. 81c. 1. W przypadku, gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu <u>zgłasza diagnoście zastrzeżenia do badania technicznego przed zakończeniem badania. Diagnosta dokonuje wpisu zastrzeżenia do Centralnej Ewidencji Pojazdów.</u>”	diagnostę np. w postaci dokumentacji fotograficznej.
	Transport i Logistyka Polska	Proponowany termin 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia badania technicznego, celem przedstawienia pojazdu do ponownego takiego badania, nie jest zdefiniowany w jakichkolwiek przepisach prawnych, w tym w przepisach uprd, zaś doktryna i orzecznictwo wykazują różnorodne stanowiska w zakresie wykładni tego terminu. Celem uniknięcia możliwych w praktyce wątpliwości interpretacyjnych (np. czy dniem roboczym jest sobota), proponujemy zastąpienie wyrazów „w terminie 2 dni roboczych” wyrazami „w terminie 3 dni”. Dodatkowo, proponujemy wprowadzenie obowiązku pouczenia przez diagnostę o prawie właściciela lub posiadacza pojazdu do ponownego badania technicznego i w tym zakresie dodanie na końcu projektowanego przepisu ostatniego zdania w następującym brzmieniu: <i>„Diagnosta, przeprowadzający badanie techniczne, poucza właściciela lub posiadacza pojazdu o takiej możliwości.”</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Przepis został doprecyzowany przez wskazanie, że 2 dni robocze jest na złożenie wniosku do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, a nie na przedstawienie pojazdu do ponownego badania technicznego. Możliwość przedstawienia pojazdu do ponownego badania technicznego pojazdu jest prawem przysługującym właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu, więc nie jest zasadne wprowadzanie dodatkowego przepisu, aby diagnosta pouczał właściciela lub posiadacza pojazdu o takiej możliwości.
Art. 1 pkt 8 (art. 81c ust. 1-3)	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	W art. 81c ust. 1-3 zapisano, że właściciel lub posiadacz pojazdu ma prawo, w ciągu 2 dni roboczych, podstawić pojazd do ponownego badania technicznego na tej samej stacji diagnostycznej albo ma prawo wystąpić do Dyrektora TDT o przeprowadzenie ponownego badania na innej stacji. Przepis ten wydaje się niby słuszny z punktu widzenia posiadacza pojazdu, ale przez 2 dni	Uwaga nie została uwzględniona. Ustawodawca mając na uwadze interes społeczny wprowadził możliwość zweryfikowania prawidłowości wykonania przez diagnostę badania technicznego. W tym celu zawarł regulację dającą

		robocze, a jeszcze obejmujące sobotę i niedzielę, można wykonać poważny remont każdego pojazdu, co – naszym zdaniem – może doprowadzić do wielu sporów. Posiadacz pojazdu będzie twierdził, że żadnych napraw nie wykonywał a diagnosta będzie się bronił, że pojazd naprawiono. Kto takie spory będzie rozstrzygał i w jakim czasie. Uważamy, że bardziej obiektywnym byłoby umożliwienie ponownego badania na innej, sąsiedniej, stacji diagnostycznej i powinno się to odbyć niezwłocznie, czyli w czasie niezbędnym na przemieszczanie tego pojazdu do innej stacji diagnostycznej. W przypadku pozytywnego wyniku badania w tej drugiej stacji diagnostycznej, czyli jednak braku naruszeń, właściciel pierwszej stacji diagnostycznej powinien być ustawowo zobowiązany do zwrotu pobranych należności za nieprawidłowo przeprowadzone badanie.	możliwość właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu przedstawiania pojazdu do ponownego badania, które wykona diagnosta w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie wskazano, że właściciel lub posiadacz pojazdu powinien wystąpić z wnioskiem do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia badania. W tym miejscu należy zauważyć, że pracownik Transportowego Dozoru Technicznego korzystając ze swojej wiedzy i doświadczenia będzie w stanie obiektywnie stwierdzić naruszenia i wydać wiarygodną ocenę. Dokonanie napraw już po dokonanych badaniu technicznym, przy obecnym zapisywaniu danych z badania technicznego, będzie łatwe do wykrycia przez diagnostę w obecności wyspecjalizowanych diagnostów zatrudnionych w Transportowym Dozorze Technicznym. Rozwiązanie zakładające umożliwienie niezwłocznego ponownego badania na innej, sąsiedniej stacji kontroli pojazdów byłoby rozwiązaniem bez żadnego nadzoru. Z brzmienia projektu wynika, że w przypadku przeprowadzenia ponownego badania technicznego i stwierdzenia naruszeń koszt będzie pokrywał przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie.
Art. 1 pkt 8 (art. 81c ust. 2)	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	W opinii PZPM ponowne badanie techniczne nie powinno być przeprowadzane na tej samej stacji kontroli pojazdów. Z konieczności zapewnienia obiektywizmu i prawidłowej weryfikacji, powinno się ono odbywać już na stacji kontroli pojazdów wskazanej przez Dyrektora TDT.	Uwaga nie została uwzględniona. Obecność pracownika Transportowego Dozoru Technicznego zapewni obiektywizm i prawidłową weryfikację ponownego badania technicznego.

Art. 1 pkt 8 (art. 81c ust. 3)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Proponuje się by takie uprawnienie posiadał także Starosta jeżeli w procesie rejestracji pojazdu uzna wykonane badanie za niezgodne z prawem lub pojawia się wątpliwości dotyczące ustaleń diagnosty w zakresie danych niezbędnych do rejestracji (w zakresie zmiany rodzaju pojazdu, liczby miejsc, zmniejszenia mocy silnika itp.). Proponowane brzmienie: „W przypadku gdy w toku rejestracji pojazdu, o której mowa w art. 73 ust. 1 w ocenie starosty istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, starosta może wystąpić do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego na innej stacji niż wskazana w ust. 2.	Uwaga nie została uwzględniona. Należy przypomnieć, że starosta posiada uprawnienie do skierowania pojazdu na dodatkowe badania techniczne pojazdu w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji. Propozycja wzbudza wątpliwość i jest niezrozumiała z powodu poniesienia kosztów za przeprowadzone badanie techniczne. W sytuacji gdy przypuszczenie nie potwierdzi się, niemożliwe jest obciążenie właściciela lub posiadacza pojazdu kosztami przeprowadzenia ponownego badania technicznego.
Art. 1 pkt 8 (art. 81c ust. 3-5)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich	SIMP proponuje usunąć w tym artykule ust. 3,4 i 5 lub zamiennie zachowując ust. 3,4 i 5 zmienić zapis ust 6, który otrzyma w tym przypadku następujące brzmienie: „6. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego oraz jeżeli będzie sobie życzył również diagnosty, który to badanie przeprowadzał pierwotnie. O zamiarze przeprowadzenia ponownego badania technicznego Transportowy Dozór Techniczny z co najmniej 2 dniowym wyprzedzeniem powiadamia stację kontroli pojazdów w której badanie to zostało wykonane. <u>Uzasadnienie:</u> Wykonywanie badań technicznych sprawdzających ich prawidłowy wynik, w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, wydaje się być uzasadnione. Natomiast propozycja, aby badania takie odbywały się na innej stacji niż stacja, która to badanie wykonywało wydaje się, że jest nie racjonalne i mogące budzić dużo kontrowersji i zarzutów. Zarzuty np. co do wyniku takiego badania technicznego sprawdzającego będzie wynikało z tego, że na innej stacji nie będzie obecny diagnosta, który to badanie wykonywał pierwotnie. Nie będzie więc możliwe zweryfikowanie stanu technicznego pojazdu w jego obecności przy	Uwaga została częściowo uwzględniona. Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów. Ponowne badanie techniczne będzie wykonywał diagnosta, który wykonał pierwotne badanie techniczne. W opinii Ministerstwa Infrastruktury, nie ma potrzeby powiadamiania stacji kontroli pojazdów o przeprowadzeniu ponownego badania technicznego. Na takie rozwiązania jak zakłada system nadzoru jak obowiązujący w Holandii, Polska nie może sobie pozwolić. Tryb rozstrzygnięcia byłby trudny do określenia.

		obecności właściciela czy użytkownika pojazdu i odniesienie się do stanu technicznego pojazdu jaki miał miejsce przed kilku dniami. Sam pomysł wprowadzenia tego rodzaju badań w ramach nadzoru wydaje się, że jest zaczerpnięty z nadzoru obowiązującego w Holandii. Należy jednak zaznaczyć, że tam badanie techniczne sprawdzające wykonywane jest w terminie do <u>2 godzin</u> od momentu wykonania badania przez stację. Natomiast przy tak długim czasie jaki upłynie w proponowanym projekcie od badania pojazdu do badania sprawdzającego może powodować dużo nadużyć spowodowanych chociażby czynnikiem ludzkim tzw. odgrywania się nad diagnostą, który wydał pierwotnie wynik negatywny czy pozytywny badania technicznego. W ciągu kilku dni można przecież celowo wymienić ogumienie, naprawić lub wymienić na niesprawne części czy podzespoły pojazdu.	
Art. 1 pkt 8 (art. 81c ust. 3-9)	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Artykuły 81c ust. 3 do 9 powinny zostać skreślone. Uważamy, że nadanie uprawnień Dyrektorowi TDT do wyznaczania stacji kontroli pojazdów do prowadzenia powtórnych badań technicznych – podkreślamy na wniosek posiadacza pojazdu – będzie skutkowało tym, że najczęściej będą to stacje diagnostyczne znajdujące się w siedzibie Oddziału Terenowego TDT, które mogą być oddalone nawet o setki kilometrów od siedziby przewoźnika, będą powodować duże koszty dla posiadaczy takiego pojazdu.	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów
Art. 1 pkt 8 (art. 81c ust. 5)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Przepis ma charakter dyskryminujący, brak klucza na podstawie, którego Dyrektor ma wyznaczyć konkretną stację – w skrajnych wypadkach może to być np. ciągle ta sama stacja najbliższej siedziby oddziału terenowego TDT. Brak regulacji w przypadku pojazdów leasingowych nie gromadzi danych użytkowników pojazdów (konieczność wykonania badań zgodnie z siedzibą instytucji finansowej) .	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów
	Transport i Logistyka Polska	TLP proponuje uwzględnienie w projektowanym przepisie faktu, iż właścicielem lub posiadaczem pojazdu	Uwaga jest bezprzedmiotowa.

		może być nie tylko osoba fizyczna, ale również przedsiębiorca, który zamiast miejsca zamieszkania posiada siedzibę rejestrową, bądź inne miejsca, w których także wykonuje swoją działalność. W związku z powyższym proponujemy wyrazy „od miejsca zamieszkania właściciela lub posiadacza pojazdu” zastąpić wyrazami „od miejsca zamieszkania, siedziby lub innego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej właściciela lub posiadacza pojazdu” (dwukrotnie).	Przepis został usunięty z projektu ustawy.
Art. 1 pkt 8 (art. 81c ust. 6)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 81c ust. 6 w przypadku wykonania badania ponownego w stacji kontroli pojazdów, która wykonała badanie pierwotne, w projekcie jest brak mechanizmu zgłoszenia do Dyrektora TDT wniosku o przyjazd pracownika TDT na to badanie. Dlatego zasadnym jest zgłaszanie zastrzeżeń przez diagnostę. Co za tym idzie Dyrektor TDT za pośrednictwem ewidencji mógłby otrzymać informację o konieczności wykonania badania ponownego. PISKP obawia, się, czy w przypadku dużej ilości zgłoszeń, faktycznie możliwe będzie zabezpieczenie przez Dyrektora TDT obecności jego pracownika przy każdym badaniu ponownym. Projekt nie odpowiada także na pytanie o skutki prawne przyjazdu pracownika TDT na SKP w późniejszym terminie. Zdaniem PISKP ponowne badanie techniczne powinno być przeprowadzone w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, który posiada uprawnienia diagnosty, przez tego diagnostę, który wykonał badanie pierwotne, Diagnosta ten mógłby od razu wyjaśnić wszelkie wątpliwości, które pojawiły się do pierwotnego badania. Dlatego też art. 81c ust. 6 powinien otrzymać brzmienie: „6. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta, który wykonał badanie, o którym mowa w ust. 1, w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, który posiada uprawnienia diagnosty.” W ocenie PISKP możliwość wykonania badania ponownego powinna być tylko na tej stacji, która wykonała badanie pierwotne. Nawet jeśli przyjmujemy, że	Uwaga została uwzględniona. Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. Artykuł 81c został uzupełniony o wystąpienie z wnioskiem do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku przeprowadzenia badania technicznego na tej samej stacji kontroli pojazdów a także został dodany przepis, że ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta, który wykonał badanie pierwotne. Zakłada się, że ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane w uzgodnionym, przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z właścicielem lub posiadaczem pojazdu, terminie.

		urządzenia będą kalibrowane, to wielość producentów urządzeń oraz różne dopuszczalne prawem metody badawcze, mogą spowodować, że wyniki pomiarów z tych urządzeń będą różne. Wykonanie badania ponownego na tej samej stacji, pozwoli na jego wykonanie w tych samych warunkach i na tych samych urządzeniach, co badanie pierwotne. W ocenie PISKP takie rozwiązanie byłoby najbardziej odpowiednie. Nawet wprowadzając kalibrację urządzeń nie jest możliwe osiągnięcie takiego stanu, aby wszystkie urządzenia na stacji kontroli pojazdów mierzyły dokładnie tak samo i dokładnie to samo.	
	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej	W art. 81c ust. 6 należy sprecyzować, że ponowne badanie techniczne wykonywane jest przez tego samego diagnostę w tej samej stacji kontroli pojazdów. Pomimo wprowadzenia obowiązku kalibracji urządzeń diagnostycznych jako producenci, dostawcy i serwisujący urządzenia diagnostyczne wskazujemy na możliwość występowania niewielkich różnic w wynikach wskazań prawidłowo działających urządzeń kontrolnopomiarowych. Wynika to z szeregu czynników konstrukcyjnych, eksploatacyjnych oraz warunków zewnętrznych (atmosferycznych). Jest to zjawisko normalne, dobrze znane w technice i zostało wzięte pod uwagę zarówno w tekście implementowanej Dyrektywy jak i w tekście obecnie obowiązującego rozporządzenia w sprawie wymagań wobec stacji kontroli przeprowadzających badania techniczne pojazdów. Wykonanie tzw. badania ponownego na tych samych urządzeniach zwiększy porównywalność wyników pomiarów. Byłaby ona jeszcze większa, gdyby badanie ponowne wykonywał ten sam diagnosta. „6. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta, który wykonał badanie, o którym mowa w ust. 1, na tej samej stacji kontroli w obecności pracownika organu nadzoru.”	Uwaga została uwzględniona. Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. Artykuł 81c został uzupełniony o wystąpienie z wnioskiem do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku przeprowadzenia badania technicznego na tej samej stacji kontroli pojazdów a także został dodany przepis, że ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta, który wykonał badanie pierwotne. Zakłada się, że ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane w uzgodnionym, przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z właścicielem lub posiadaczem pojazdu, terminie.

Art. 1 pkt 8 (art. 81c ust. 7)	Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz	„Art. 81c ust. 7 ...pracownik Transportowego Dozoru Technicznego wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu”. Zapis uznano za nieprecyzyjny. Czy należy rozumieć, że właściciel stacji zobowiązany jest zapewnić pracowników TDT dostęp do infrastruktury własnej SKP oraz, czy zaświadczenie zostanie wystawione przez pracownika TDT na terenie tej stacji, na bazie adekwatnego uprawnienia do logowania w systemie SKP.	Uwaga została uwzględniona. W projekcie ustawy zrezygnowano z wydawania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu przez pracownika Transportowego Dozoru Technicznego.
	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 81c ust. 7 zakłada się, że pracownik TDT będzie wydawał zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu ponownym w sytuacji korzystania z infrastruktury, w tym informatycznej SKP. Zatem zasadnym byłoby, aby pracownik TDT, prowadził własny rejestr takich badań ponownych, które będą następnie przekazywane do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Nie zostało wskazane z jakiej infrastruktury, w tym programu do rejestru badań technicznych mieliby korzystać inspektorzy TDT. Poza tym, przedsiębiorca musi zgłosić do Starostwa, których diagnosta zatrudnia i tylko Ci zgłoszeni diagności mają prawo wykonywać badania techniczne na tej konkretnej stacji. Otrzymują też osobiste uprawnienia do korzystania z programów do rejestru badań technicznych. Trudno wyobrazić sobie sytuację, w której nigdzie nie zgłoszony inspektor TDT wystawia zaświadczenie z programu, do którego nie ma uprawnień. Te zapisy wymagają dopracowania i doprecyzowania.	Uwaga została częściowo uwzględniona. W projekcie ustawy zrezygnowano z wydawania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu przez pracownika Transportowego Dozoru Technicznego. Pracownik Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie prowadził rejestru ponownych badań technicznych. Zgodnie z przepisami <i>rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</i> jest jeden rejestr badań technicznych prowadzony w systemie teleinformatycznym przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów.
	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej	Art. 81c ust. 7 przewiduje, że zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu ponownym pracownik TDT będzie wydawał korzystając z infrastruktury (w tym informatycznej) SKP. Wskazano by było, aby diagnosta-inspektor TDT, prowadził rejestr takich badań ponownych w systemie TDT, które później będą przekazywane do Centralnej Ewidencji Pojazdów.	Uwaga nie została uwzględniona. W projekcie ustawy zrezygnowano z wydawania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu przez pracownika Transportowego Dozoru Technicznego. Pracownik Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie prowadził rejestru

			ponownych badań technicznych. Zgodnie z przepisami <i>rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</i> jest jeden rejestr badań technicznych prowadzony w systemie teleinformatycznym przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów.
Art. 1 pkt 8 (art. 81c ust. 8 oraz ust. 9 pkt 2)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 81c ust. 8 oraz ust. 9 pkt 2 określono, że koszt ponownego badania technicznego w przypadku braku stwierdzeń naruszeń pokrywa właściciel lub posiadacz pojazdu. Podobne kwestie pokrycia kosztów badania określono w sytuacji badania ponownego po wyznaczeniu stacji przez Dyrektora TDT. Nie sprecyzowano natomiast komu będą refundowane te koszty i w jakiej wysokości. PISKP postuluje, aby opłaty za te badania otrzymywał podmiot prowadzący SKP, bowiem on będzie ponosił największe koszty wprowadzenia tego mechanizmu. W związku z tym, PISKP proponuje w art. 81c dodanie ust. 10 o treści: „10. Koszty ponownego badania technicznego, o którym mowa w ust. 8 i ust. 9 pkt 2, będą przekazywane podmiotowi prowadzącemu stację kontroli pojazdów.” PISKP uważa, że wysokość tych kosztów powinna odpowiadać wysokości opłaty za kwestionowane badanie.	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów i tym samym przepisy dotyczące kosztów za przeprowadzenie ponownego badania technicznego nie będą wzbudzały wątpliwości.
Art. 1 pkt 8 (art. 81c ust. 9)	Transport i Logistyka Polska	Wobec potwierdzenia naruszenia przepisów prawa przy przeprowadzaniu badania technicznego wydaje się, iż niezależnie od miejsca przeprowadzenia ponownego badania (pierwotna stacja kontroli pojazdów lub ta, wyznaczona przez Dyrektora TDT), jego koszt powinien pokrywać zawsze przedsiębiorca prowadzący SKP (gdyż to jego pracownik zawinił), nie zaś właściciel lub	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie

		posiadacz pojazdu. Zwracamy uwagę, że sugerowane w uzasadnieniu projektowanej zmiany (str. 6 uzasadnienia) dochodzenie pozwem cywilnym zwrotu kosztów ponownego badania na stacji wyznaczonej przez Dyrektora TDT wiąże się z zaangażowaniem dodatkowego czasu, dodatkowej pracy i w wielu przypadkach profesjonalnego pełnomocnika, co nie tylko generuje dodatkowe koszty, ale także odwleka w czasie możliwość odzyskania słusznie należnych kwot za bezprawne działanie SKP i przerzuca ciężar finansowy dochodzenia praw podmiotowych z organu wykonującego zadania publiczne, który naruszył prawo, na poszkodowany takim naruszeniem, niewinny podmiot. Wobec powyższego, TLP proponuje następujące brzmienie art. 81c ust. 9 uprd: <i>„Koszty ponownego badania technicznego w przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne z naruszeniem przepisów prawa.”.</i>	techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów i tym samym przepisy dotyczące kosztów za przeprowadzenie ponownego badania technicznego nie będą wzbudzały wątpliwości. Właściciel lub posiadacz pojazdu nie poniesie kosztów ponownego badania technicznego jeżeli zostaną stwierdzone nieprawidłowości w sposobie przeprowadzenia badania przez diagnostę zatrudnionego na podstawowej lub okręgowej stacji kontroli pojazdów w przypadku przeprowadzenia ponownego badania technicznego. Koszt będzie pokrywał przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie. Natomiast właściele lub posiadacze pojazdów pokrywają koszt takiego badania w przypadku braku stwierdzenia nieprawidłowości w sposobie przeprowadzenia badania
Art. 1 pkt 8 (art. 81c ust. 9 pkt 2)	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	W opinii PZPM w tym przypadku koszty ponownego badania powinny być ponoszone przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone nieprawidłowo poprzednie badanie techniczne. Pozostawienie tego zapisu w obecnym kształcie, będzie zniechęcało do skorzystania możliwości wyznaczenia stacji przez Dyrektora TDT.	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów i tym samym przepisy dotyczące kosztów za przeprowadzenie ponownego badania technicznego nie będą wzbudzały wątpliwości.

Art. 1 pkt 9	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	W art. 1 pkt 9 OSDS proponuje wykreślić w całości, a w to miejsce wpisać przepisy o obowiązku posiadania świadectwa zdatności pojazdu do ruchu przy wprowadzaniu pojazdu do ruchu oraz kar związanych z jego brakiem. Uzasadnienie: Wprowadzenie obowiązku posiadania świadectwa zdatności pojazdu do ruchu przy wprowadzaniu pojazdu do ruchu (użytkowaniu pojazdu) spowoduje umożliwienie karania kierowców faktycznie dokonujących łamania przepisów, a nie kierowców, którzy chcą dopełnić obowiązku posiadacza/użytkownika pojazdu polegających na przedstawieniu pojazdu do badania po terminie. Zostanie też spełniony warunek domniemania niewinności zamiast obligatoryjne karanie wszystkich niezależnie od stopnia winy.	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy. Za pomocą przedstawionej propozycji nie zostanie osiągnięty cel jakim jest zdyscyplinowanie właścicieli i posiadaczy pojazdów do przedstawiania pojazdów do badania technicznego w wyznaczonym terminie.
Art. 1 pkt 9 lit. b	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 1 pkt 9 lit. b projektowanej zmiany ustawy, który wprowadza zmiany w art. 83 występuje błąd redakcyjny. Prawidłowa treść to: „b) po ust. 1a dodaje się ust. 1aa-1ak w brzmieniu:”	Uwaga została uwzględniona.
	Dekra Polska	Uwagi redakcyjne Art. 1 pkt 9 lit. b projektu ustawy wprowadzającej zmiany w art. 83 zamiast: „dodaje się ust. 1aa-1ah w brzmieniu:” powinno być: „dodaje się ust. 1aa-1ak w brzmieniu:”	Uwaga została uwzględniona
Art. 1 pkt 9 lit. b (art. 83 ust. 1aa)	Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR)	Proponuję wykreślenie dodatkowej opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie (w art. 1 pkt 9 projektu - dotyczącym nowego art. 83 ust.1 aa). Zapis ten jest szkodliwy. Nie zachęca do dokonywania przeglądu, gdy jego termin minie. Przyjechanie pojazdem na przegląd z tablicami próbnymi lub przywożenie go na lawecie traci sens. Pod rozagę podaję wprowadzenie przepisu sankcjonującego jazdę pojazdem bez ważnego przeglądu technicznego.	Uwaga nie została uwzględniona. Przepis dotyczący poruszania się pojazdem bez ważnego badania technicznego jest już w <i>ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i>. Jeżeli właściciel lub posiadacz nie przedstawi pojazdu do badania technicznego, w przypadku kontroli drogowej stosownie do art. 132 ust. 1 pkt 2 <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i> policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej zatrzyma dowód

			rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie.
	Jarosław Włodarczyk	W przypadku nieuwzględnienia wniosku wskazanego w pkt 1 wnoszę, aby w art. 83 ust. 1aa, po zapisie „zgodnie z art. 78a.” zamiast kropki na końcu zdania wstawić przecinek i dodać zapis „ oraz pojazdów historycznych (starszych niż 40 lat).” Powód - Przepisy winny być kompatybilne z już obowiązującymi przepisami. Zgodnie z obowiązującym art. 29 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2214, z późn. zm.) posiadacz pojazdu historycznego (tj. starszego niż 40 lat) jest obowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przed wprowadzeniem takiego pojazdu do ruchu. Zatem w myśl projektowanego zapisu art. 83 ust. 1aa pomimo, iż ponad 40 letni pojazd nie będzie wprowadzany do ruchu, będzie miał obowiązek posiadania ciągłości przeglądu technicznego.	Uwaga nie została uwzględniona. Należy odróżnić pojazd zabytkowy od pojazdu historycznego. Jeżeli pojazd historyczny ma co najmniej 40 lat, to nie oznacza, że nie podlega obowiązkowi przedstawienia pojazdu do badania technicznego w wyznaczonym terminie.
	Konrad Filipiak	Oplata dodatkowa za przeprowadzenie badania technicznego po terminie Należy tutaj wyjść od zasadniczych zapisów dyrektywy określających jej cele: „(3) Badania zdolności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania. System ten powinien obejmować przeprowadzania okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów oraz drogowe kontrole techniczne pojazdów wykorzystywanych do celów komercyjnych w transporcie drogowym, a także przewidywać procedurę rejestracji pojazdów pozwalającą na zatrzymanie dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, w przypadku gdy pojazd stanowi	Uwaga nie została uwzględniona. Odnosząc się do utrudnionych przypadków przeprowadzenia badania technicznego należy wskazać, że w przypadku wyjazdu właściciela i poruszania się pojazdem po innych krajach, projekt zakłada możliwość przeprowadzenia badania technicznego zarówno 30 dni przed, jak również 30 dni po wyznaczonym terminie. Również posiadacz pojazdu może udać się na stację kontroli pojazdów w celu przeprowadzenia badania technicznego pojazdu. Należy podkreślić, że w kwestii wprowadzania zmian w pojazdach już zarejestrowanych to zgodnie z art. 81

		bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego. Badania okresowe pojazdów powinny stanowić główne narzędzie zapewniania zdatności do ruchu drogowego. Kontrole drogowe pojazdów użytkowych powinny być jedynie uzupełnieniem badań okresowych.” „(18) Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdadne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji. Posiadacz dowodu rejestracyjnego oraz, w stosownych przypadkach, użytkownik pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatności do ruchu drogowego.” „(19) Dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego wpływu na społeczeństwo ważny jest prawidłowy stan techniczny pojazdów użytkowanych na drogach. W związku z tym nie należy uniemożliwiać państwow członkowskim dopuszczania, na zasadzie dobrowolności, dodatkowych badań zdatności do ruchu drogowego.” Uwagi: Znamienne są wyżej wytłuszczone zapisy o użytkowaniu i eksploatacji w ruchu drogowym. Jeżeli pojazd nie jest eksploatowany w ruchu drogowym, bezcelowe jest wymuszanie na posiadaczu przeprowadzenie badania technicznego, jak również karania go dodatkową opłatą w momencie gdy chciałby przeprowadzić badanie techniczne i wprowadzić pojazd ponownie do ruchu. Możemy tutaj wymienić mnóstwo przypadków gdy przeprowadzenie badania technicznego w wymaganym terminie jest utrudnione bądź nawet niemożliwe: -dłuższy wyjazd właściciela (wielu obywateli Polski pracuje poza granicami państwa, delegacje trwają nierzadko kilka miesięcy, - pojazd przygotowany do rywalizacji sportowej poza ruchem drogowym (np. wszelkiego rodzaju wyścigi) mający zdemontowane wyposażenie drogowe (w tym oświetlenie),	ust. 11 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – <i>Prawo o ruchu drogowym</i> pojazd, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym, z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem, podlega dodatkowemu badaniu technicznemu. Należy również zaznaczyć, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w Polsce jest jedną z tańszych opłat w Unii Europejskiej. Odnosząc się do cytowanych przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE należy wskazać na art. 21, który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące. Jeżeli właściciel lub posiadacz nie przedstawi pojazdu do badania technicznego, w przypadku kontroli drogowej stosownie do art. 132 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – <i>Prawo o ruchu drogowym</i> policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża

		- pojazdy użytkowane sezonowo np. samochody z nadwoziem typu kabriolet czy motocykle (w niektórych przypadkach posiadacze takich pojazdów używają ich w naszych warunkach klimatycznych w bardzo ograniczonym zakresie. Gdy termin przeglądu wypada w miesiącach późnojesiennych/zimowych/wczesnowiosennych może pojawić się problem. Jako przykład braku możliwości eksploatacji niektórych pojazdów, także ze względu bezpieczeństwa, można podać czasowe zawieszenie przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego egzaminów na motocyklowe kategorie prawa jazdy.), - pojazd motocykl/samochód w trakcie renowacji, naprawy, kompletowania, - pojazd kolekcjonerski mogący stać sobie dłużej w garażu. Dlaczego właściciele takich pojazdów mają być karani dodatkową opłatą mimo doskonałego stanu technicznego pojazdu w momencie przedstawienia go do badania technicznego? W dalszej części dyrektywy czytamy: (21) Badania stanu technicznego w cyklu życia pojazdów powinny być stosunkowo proste, szybkie i niedrogie, a jednocześnie skuteczne w zakresie osiągania celów niniejszej dyrektywy. Uwagi: Dodatkowe opłaty za przekroczenie terminu badania technicznego mają się wręcz przeciwnie do zaleceń dyrektywy. Znając polskie realia, wielu użytkowników tanich pojazdów takie regulacje skutecznie odstraszą od przeprowadzenia badania technicznego, skoro zapłacą za nie dużo więcej. Przyniesie to skutek odwrotny od zamierzonego i zwiększy ilość pojazdów rzeczywiście poruszających się po drogach bez ważnego badania technicznego, a co za tym idzie z usterkami mogącymi mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Kierowcy pojazdów o niskiej wartości	bezpieczeństwu lub stwierdzenia że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie. W takim przypadku, właściciel lub posiadacz pojazdu będzie zmuszony do dokonania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego oraz opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

		(szczególne osoby o niskich dochodach) w dużej części zrezygnują w ogóle z badania pojazdów ze względów ekonomicznych (np. opłata za badanie techniczne samochodu osobowego wyposażonego w instalację LPG wg projektu wzrosnie za 162 zł do 324 zł) i świadomie będą podejmowali ryzyko poruszania się niesprawnymi pojazdami. W mojej ocenie należy również uwolnić ceny badań technicznych pojazdów. Urzędowo regulowane ceny nie dają żadnych wymiernych korzyści w odniesieniu do rzetelności przeprowadzonych badań. Wręcz przeciwnie – brak konkurencji cenowej pomiędzy podmiotami prowadzącymi działalność polegającą na przeprowadzaniu badań technicznych prowadzi do sytuacji, że klienci korzystają ze stacji gdzie „łatwiej” i szybciej można otrzymać potwierdzenie pozytywnego przejścia badania. Poza tym należy wskazać, że w różnych regionach, różnych lokalizacjach, różnych warunkach, koszty prowadzenia tego typu działalności są różne. Nawet jeżeli cena za badanie techniczne miałaby pozostać regulowana administracyjnie to koszt usługi powinien jednoznacznie odzwierciedlać samą usługę. Tym samym bezzasadne jest wprowadzenie podwójnej opłaty za badanie po terminie, skoro usługa ta sama. Jeżeli administracja państwowa uważa, że przekroczenie terminu badania technicznego jest wykroczeniem i należy za to karać, to ma narzędzia do egzekwowania prawa np. podczas kontroli drogowej. I jest to całkowicie logiczne. Jeżeli administracja państwowa nie radzi sobie ze zdyscyplinowaniem kierowców wprowadzających do ruchu pojazdy bez ważnych badań technicznych, to nie jest rozwiązaniem stosowanie odpowiedzialności zbiorowej i karanie obywateli, którzy chcą przed wprowadzeniem pojazdu do ruchu (np. jak w przypadkach podanych powyżej) rzetelnie zbadać swój pojazd.	
	Polski Związek Motorowy	Artykuł 83 ust. 1aa wprowadza słuszną zasadę nie naliczania kary za przekroczenie terminu badania	Uwaga nie została uwzględniona.

		technicznego pojazdu w okresie czasowego wycofania tego pojazdu z ruchu, jednak w przypadku pojazdów osobowych, motocykli, pojazdów dostawczych o dmc 3,5 t, przepis o czasowym wycofaniu z ruchu jeszcze nie wszedł w życie (termin zależny jest od terminu wydania Komunikatu), więc proponuje się, aby wejście w życie przepisu o dodatkowych opłatach powiązać z terminem wejściem w życie tego Komunikatu.	Projektowany art. 83 ust. 1aa zawiera wyłączenie z pobierania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie m.in. w przypadku pojazdu dla którego wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie czasowego wycofania tego pojazdu z ruchu, zgodnie z art. 78a. Stosownie do art. 78a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – <i>Prawo o ruchu drogowym</i> wycofaniu czasowemu, na wniosek właściciela pojazdu lub podmiotu, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, podlegają zarejestrowane samochody ciężarowe i przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 t, ciągniki samochodowe, pojazdy specjalne, autobusy. Ustawa z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – <i>Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> (Dz. U. poz. 1517) dodała do art. 78a ust. 2 pkt 5 możliwość czasowego wycofania z ruchu samochodów osobowych w związku z koniecznością wykonania naprawy pojazdu wynikającej z uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji: w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. b oraz pkt 6 oraz w przypadku wystąpienia szkody istotnej. Artykuł 17 ustawy z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – <i>Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> stanowi, że minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych

			umożliwiających czasowe wycofanie z ruchu samochodu osobowego. Mając na względzie, że ustawa wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2022 r. nie jest zasadne określanie w projekcie ustawy, aby przepis dotyczący opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie wszedł w życie z dniem ogłoszenia ww. komunikatu.
	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Proponuje się dodać wyrazy: „oraz dla pojazdu w okresie udokumentowanej naprawy”.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wprowadzono wyłączenie z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną.
	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	W przedstawionym do konsultacji społecznych projekcie ponownie zakłada się w przypadku gdy właściciel, użytkownik pojazdu spóźni się na badanie techniczne więcej jak 30 dni wprowadzenie podwójnej opłaty za przeprowadzenie tego badania. Uważamy, że to rozwiązanie wzbudzi najwięcej kontrowersji i nie ma żadnego uzasadnienia. W naszej ocenie OKRD są w stanie wyeliminować pojazdy poruszające po drogach publicznych bez ważnych badań technicznych w ramach kontroli oraz poprzez nałożenie mandatu karnego nakładanego na kierującego takim pojazdem do usunięcia pojazdu z drogi włącznie, pod warunkiem zapisania tego w ustawie i aktach wykonawczych. Jednocześnie ustawodawcy umknął ważny zapis z rzeczonyj dyrektywy: <i>"Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdadne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji. Posiadacz dowodu rejestracyjnego oraz, w</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że organy kontroli ruchu drogowego są w stanie wyeliminować pojazdy poruszające po drogach publicznych bez ważnych badań technicznych w ramach kontroli oraz poprzez nałożenie mandatu karnego na kierującego takim pojazdem”, ponieważ organy kontroli ruchu drogowego są w stanie wyeliminować tylko część tych pojazdów. Propozycja dodania przepisu w brzmieniu „pojazd uczestniczący w ruchu powinien posiadać ważne badania techniczne, jeżeli go dotyczą” jest faktem, który wynika już z obowiązujących przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

		<i>stosownych przypadkach, użytkownik pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdolności do ruchu drogowego."</i> OSDS proponuje wprowadzenie zapisu w artykule 66 po punkcie 2: <i>"2B Pojazd uczestniczący w ruchu powinien posiadać ważne badania techniczne jeżeli go dotyczą."</i> Zapisy te mogą rozwiązać wiele problemów związanych z uświadomieniem kierowcom, że pojazdy, którymi poruszają się muszą być sprawne technicznie. Zapis ten może zmienić też podejście do nierzetelnie wykonywanych badań technicznych, ponieważ to kierowca będzie zainteresowany, żeby wykryć wszystkie możliwe usterki w trakcie badania technicznego celem ich naprawy, a nie jak jest to obecnie pojmowane jako niepotrzebny obowiązek. Należy nadmienić, że na wniosek ITD został wprowadzony mandat w wysokości 2000,00 zł za wykonywanie transportu pojazdem bez ważnego badania technicznego. Należy wprowadzić mandat w wysokości np. 500,00 zł za poruszanie się pojazdem bez ważnych badań technicznych, a dodatkową dolegliwością wtedy będzie zatrzymanie dowodu rejestracyjnego, a nawet usunięcie pojazdu z drogi z zakazem dalszej jazdy. Po wprowadzeniu tych przepisów zbytecznym stanie się wprowadzanie podnoszenia opłat w związku z nieterminowych poddaniem pojazdu okresowemu badaniu technicznemu, która to sytuacja może powstać nie tylko z winy właściciela pojazdu, a także z konieczności wyższej jaką może być np. naprawa pojazdu lub choroba właściciela/użytkownika pojazdu. Należy stwierdzić wprost, że zapis karania (proponowany w projekcie) za wykonanie badania (!!!) po terminie nie został zdeterminowany zapisami dyrektywy. Jest jedynie wyciągnięciem pieniędzy od obywatela. Zapis o karaniu może odnieść odwrotny skutek.	Odnosząc się do kwestii naprawy pojazdu w projekcie ustawy wprowadzono wyłączenie z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną. W odniesieniu do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE należy wskazać na art. 21, który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.

	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	„Jak rozumiemy, intencją ustawodawcy jest, aby opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie miała charakter sankcji. Dodatkowo ma stanowić ona przychód Transportowego Dozoru Technicznego (a nie przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów). W związku z tym, w naszej ocenie środki przekazane przedsiębiorcy nie stanowią w żadnym momencie dla niego przysporzenia majątkowego. Jest on zobowiązany do ich odprowadzenia do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym kwoty zostały pobrane oraz sporządzania miesięcznych sprawozdań. Nie ma on możliwości ich spożytkowania, a ustawa przewiduje, iż stanowią one zasadniczo własność Transportowego Dozoru Technicznego i ewentualnie w dalszej kolejności budżetu państwa. W takim przypadku, zakładamy, że intencją jest, aby przedsiębiorca działał jedynie jako płatnik/inkasent w zakresie opłaty, a opłata nie powinna podlegać dodatkowym daninom publicznoprawnym – w szczególności VAT oraz powinna pozostać neutralna na gruncie PIT/CIT tj. nie powinna stanowić przychodu podatkowego w momencie pobrania oraz kosztu uzyskania przychodu w momencie odprowadzenia. Jednocześnie naszym zdaniem, obecne brzmienie projektowanego art. 83 ust. 1aa powoduje jednak ryzyko uznania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, za wynagrodzenie z tytułu świadczenia usługi, podlegające opodatkowaniu VAT po stronie przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów. Zgodnie z zasadą powszechności opodatkowania VAT, co do zasady każda opłata pobierana przez przedsiębiorcę w związku z wykonywaniem usługi podlega VAT. Przepis art. 29a ust. 1 Ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług stanowi, że podstawą opodatkowania VAT jest wszystko, co stanowi zapłatę, którą dokonujący dostawy towarów lub usługodawca otrzymał lub ma otrzymać z tytułu	Uwaga nie została uwzględniona. W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowić będzie przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym

		sprzedaży od nabywcy, usługobiorcy lub osoby trzeciej, włącznie z otrzymanymi dotacjami, subwencjami i innymi dopłatami o podobnym charakterze mającymi bezpośredni wpływ na cenę towarów dostarczanych lub usług świadczonych przez podatnika. Ponadto zgodnie z art. 29a ust. 6 pkt 1 tej ustawy, podstawa opodatkowania obejmuje podatki, cła, opłaty i inne należności o podobnym charakterze, z wyjątkiem kwoty podatku. Przy obecnym brzmieniu art. 83 ust. 1aa, istnieje naszym zdaniem ryzyko uznania, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie zostanie uznana za rodzaj „opłaty” wskazanej w art. 29a ust. 6 pkt 1 Ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów, która powinna zwiększać podstawę opodatkowania VAT. W celu ograniczenia powyższych wątpliwości, rekomendowane byłoby jasne określenie, że opłata ma charakter „opłaty administracyjnej” oraz, że jest pobierana „w imieniu i na rzecz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego”. Poniżej przedstawiamy propozycję zmiany: <i>1ab. Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pobiera niezależnie od opłaty za przeprowadzenie badania technicznego, <u>w imieniu i na rzecz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego</u>, w wysokości odpowiadającej 100% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego.</i> <i>1ac. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie <u>jest traktowana jako opłata administracyjna stanowiąca przychód Transportowego Dozoru Technicznego z przeznaczeniem na realizację zadań, o których mowa w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i ust. 2, art. 83j ust. 1 i art. 86b.</u></i>	terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i stanowi to przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty. Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela

			pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu. W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu. Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego. Wobec powyższego, opłata za przeprowadzenie badania technicznego nie będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama opłata stanowi obciążenie

			o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciążyą żadne obowiązki podatkowe. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty. Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żadnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. Jednocześnie nie jest możliwe doprecyzowanie, że opłata za

			przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest opłatą administracyjną, ponieważ pojęcie opłaty administracyjnej aktualnie nie jest stosowane w przepisach. Pojęcie opłaty administracyjnej używane było w odniesieniu do czynności urzędowych.
Art. 1 pkt 9 lit. b (art. 83 ust. 1aa) + uwaga ogólna	Fundacja Recyklingu Rewitalizacyjnego	Podmiot wyraża sprzeciw wobec propozycji dodatkowej opłaty dla posiadaczy pojazdów wykonujących badania techniczne po upływie 30 dni od wyznaczonego terminu. System badań technicznych wymaga przebudowy. Priorytetem jest poprawa jakości, z czym wiąże się dostosowanie opłat za badania techniczne do kosztów funkcjonowania ponoszonych przez stacje kontroli pojazdów. Zamrożenie stawek na dotychczasowym poziomie będzie skutkować pogarszającą się kondycją stacji i niższą jakością wykonywanych badań. Złym pomysłem jest propozycja dodatkowej opłaty dla posiadaczy pojazdów, którzy przedstawiają je do badania 30 dni po upływie wskazanego terminu. Zakres przedmiotowy badania przeprowadzonego po terminie będzie taki sam jak zakres okresowego badania technicznego. Wspomniana opłata byłaby sankcją, co potwierdza uzasadnienie projektu. Jest to niedopuszczalne. Do naruszenia prawa dochodzi z chwilą wprowadzenia do ruchu pojazdu, którego stan techniczny nie został zweryfikowany przez wyznaczony organ i dopiero wtedy sankcje są uzasadnione. Nie można stosować sankcji wobec osób, które nie popełniły czynu zabronionego. Dyrektywa nr 2014/45/WE nie przewiduje obowiązku badań technicznych pojazdów nieużywanych ani sankcji za ich brak. Motyw 3 dyrektywy stanowi, iż „Badania zdolności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie w trakcie ich użytkowania”. Także motyw 18 jednoznacznie stwierdza, że „Pojazdy użytkowane na drogach	Uwaga nie została uwzględniona. Kwestia opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów jest poza zakresem projektu ustawy. W kontekście stwierdzenia, że „Do naruszenia prawa dochodzi z chwilą wprowadzenia do ruchu pojazdu, którego stan techniczny nie został zweryfikowany przez wyznaczony organ i dopiero wtedy sankcje są uzasadnione”, należy podkreślić, że w projekcie ustawy oznacza to dokładnie niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku przedstawienia pojazdu do badania technicznego w odpowiednim terminie, czyli tym samym brak jest możliwości sprawdzenia stanu technicznego pojazdu przez diagnostę. W odniesieniu do <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE</i> należy wskazać na art. 21, który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne,

		publicznych muszą być zdadne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji". Zgodnie z art. 9 ust. 3 dyrektywy jedyną konsekwencją stwierdzenia usterek niebezpiecznych jest niedopuszczenie pojazdu do ruchu, do czasu usunięcia uszkodzeń. Posiadacz ma prawo w ogóle ich nie usuwać, czego konsekwencją jest niemożność wprowadzenia pojazdu do ruchu. Warto zwrócić uwagę na sytuacje losowe, poczynając od przewlekłej choroby posiadacza pojazdu, poprzez wyjazd za granicę czy długotrwałe poszukiwanie części do rzadkiego modelu auta a kończąc na niemożności dojazdu na badanie z przyczyn atmosferycznych (termin badania technicznego motocykla upływa w końcu grudnia). Karna opłata za spóźnienie na badanie techniczne jest niedopuszczalne z konstytucyjnego punktu widzenia. Posiadacz ma prawo, a nie obowiązek korzystać z rzeczy i nie może być karany za jej nieużywanie czy nieutrzymywanie w stanie gotowym do użycia. W propozycjach zawartych w druku UC48 można się dopatrzeć naruszenia określonej w art. 31 ust. 3 Konstytucji zasady proporcjonalności. Wymuszanie weryfikacji stanu technicznego pojazdów, które w ruchu drogowym nie uczestniczą nie może być w żadnym razie uznane za proporcjonalną ingerencję w dysponowanie własnością. Organizacja uważa, że w projekcie UC48 należy wykreślić zapisy, przewidujące wprowadzenie dodatkowej opłaty za wykonanie badania technicznego po terminie, i skoncentrować się na wprowadzeniu skutecznych sankcji za wprowadzania do ruchu pojazdów nieposiadających aktualnych badań technicznych, co z uwagi na niejednoznaczną interpretację przepisów jest problematyczne.	proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące. Odnosząc się do utrudnionych przypadków przeprowadzenia badania technicznego należy wskazać, że projekt zakłada możliwość przeprowadzenia badania technicznego zarówno 30 dni przed, jak również 30 dni po wyznaczonym terminie. Również posiadacz pojazdu może udać się na stację kontroli pojazdów w celu przeprowadzenia badania technicznego pojazdu. W odniesieniu do „<i>sankcji za wprowadzenie do ruchu pojazdów nieposiadających aktualnych badań technicznych</i>” należy zauważyć, że kwestie mandatów karnych należą do właściwości Ministra do Spraw Wewnętrznych i Administracji.
Art. 1 pkt 9 lit. b (art. 83 ust. 1aa-1ak)	Grzegorz Krzemieniecki	W art. 83 proponuję rozważenie odstąpienia w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w tym artykule. Opis zgłoszonej uwagi: stacja kontroli pojazdów w świetle obowiązujących przepisów nie jest i nie może być	Uwaga nie została uwzględniona. W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po

		podmiotem uprawnionym do pobierania opłat (kar) administracyjnych, czy ściągania odsetek od nałożonej opłaty (kary). Kary administracyjne mogą być nakładane tylko w drodze decyzji administracyjnej. Ponadto podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów pobierając podwójną opłatę nalicza 23% VAT, odprowadza 100% opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetki za zwłokę od tych opłat, zostanie obciążony kolejną daniną na rzecz Skarbu Państwa uszczuplającą przychody. Za kuriozalne należy uznać proponowane w projekcie w art. 83 reguły postępowania, które noszą znamiona konfliktu interesu o charakterze ekonomicznym i egzekucyjnym, w całości obciążającym podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów. Norma prawna nie może domagać się od podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów czynów, których skutki będą wymagały bezzwrotnych dodatkowych nakładów finansowych. Wprowadzenie w czasie trwania epidemii takich metod tj. pobierania opłaty (kary) administracyjnej od obywateli za pośrednictwem podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, nie wydaje się roztropnym rozwiązaniem.	wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i

			stanowi to przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty. Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego

			przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu. W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu. Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego. Wobec powyższego, opłata za przeprowadzenie badania technicznego nie będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama opłata stanowi obciążenie o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie.

			W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciąży żadne obowiązki podatkowe. Oплата za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty. Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żadnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie.
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie	W art. 83 SITK RP proponuje rozważenie odstąpienia w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w tym artykule. <u>Opis zgłoszonej uwagi:</u> stacja kontroli pojazdów w świetle obowiązujących przepisów nie jest i nie może być podmiotem uprawnionym do pobierania opłat (kar)	Uwaga nie została uwzględniona. W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności

		administracyjnych, czy ściągania odsetek od nałożonej opłaty (kary). Opłaty (kary) administracyjne mogą być nakładane tylko w drodze decyzji administracyjnej. Ponadto podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów pobierając podwójną opłatę nalicza 23% VAT, odprowadza 100% opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetki za zwłokę od tych opłat oraz zostanie obciążony kolejną daniną na rzecz Skarbu Państwa uszczuplającą przychody. Za kuriozalne należy uznać proponowane w projekcie w art. 83 reguły postępowania, które noszą znamiona konfliktu interesu o charakterze ekonomicznym i egzekucyjnym, w całości obciążającym podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów. Norma prawna nie może domagać się od podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów czynów, których skutki będą wymagały bezzwrotnych dodatkowych nakładów finansowych. Wprowadzenie w czasie trwania epidemii takich metod tj. pobierania opłaty (kary) administracyjnej od obywateli za pośrednictwem podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, nie wydaje się roztropnym rozwiązaniem.	należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i stanowi to przychód Transportowego

			Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty. Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu.

			W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu. Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego. Wobec powyższego, opłata za przeprowadzenie badania technicznego nie będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama opłata stanowi obciążenie o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy

			prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciąży żadne obowiązki podatkowe. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty. Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żadnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie.
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	W art. 83 SITK RP proponuje rozważenie odstąpienia w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w tym artykule. <u>Opis zgłoszonej uwagi:</u> stacja kontroli pojazdów w świetle obowiązujących przepisów nie jest i nie może być podmiotem uprawnionym do pobierania opłat (kar) administracyjnych, czy ściągania odsetek od nałożonej opłaty (kary). Opłaty (kary) administracyjne mogą być	Uwaga nie została uwzględniona. W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy

		nakładane tylko w drodze decyzji administracyjnej. Ponadto podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów pobierając podwójną opłatę nalicza 23% VAT, odprowadza 100% opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetki za zwłokę od tych opłat oraz zostanie obciążony kolejną daniną na rzecz Skarbu Państwa uszczuplającą przychody. Za kuriozalne należy uznać proponowane w projekcie w art. 83 reguły postępowania, które noszą znamiona konfliktu interesu o charakterze ekonomicznym i egzekucyjnym, w całości obciążającym podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów. Norma prawna nie może domagać się od podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów czynów, których skutki będą wymagały bezzwrotnych dodatkowych nakładów finansowych. Wprowadzenie w czasie trwania epidemii takich metod tj. pobierania opłaty (kary) administracyjnej od obywateli za pośrednictwem podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, nie wydaje się roztropnym rozwiązaniem.	ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i stanowi to przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni

			jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty. Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 <i>ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług</i> (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazaniem za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazaniem za nią wynagrodzeniem. Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu. W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po

			wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. Oплата za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu. Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego. Wobec powyższego, оплата за przeprowadzenie badania technicznego nie będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama оплата stanowi obciążenie o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze оплаты за

			przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciąży żadne obowiązki podatkowe. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty. Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żadnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie.
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	PZPM uważa, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, jest realizacją zapisów dyrektywy 2014/45/UE dotyczących odpowiedzialności posiadacza pojazdu za stan techniczny, a także wprowadzenia sankcji za nie przeprowadzenie badania okresowego w przewidzianym terminie. Obecne przepisy zawarte w art. 132 ustawy – Prawo o ruchu drogowym dotyczą sytuacji poruszania się pojazdem bez ważnego badania technicznego a Państwo członkowskie zgodnie z dyrektywą 2014/45	Uwaga nie została uwzględniona.	Należy zauważyć, że w przypadku przeprowadzenia badania technicznego po wyznaczonej dacie obowiązuje zasada, że termin kolejnego badania technicznego w przypadku jego wykonania po wyznaczonej dacie powinien być liczony od wyznaczonej daty badania.

		powinno wprowadzić rozwiązanie, które sankcjonuje nie wykonanie badania technicznego w przewidzianym terminie, niezależnie od tego czy taki pojazd zostanie zatrzymany na drodze przez Policję. Ponadto zapisy art. 132 w praktyce mają zastosowanie do tych prowadzących pojazd, którzy zostaną zatrzymani na drodze bez ważnych badań technicznych, a ci prowadzący, którzy nie zostali zatrzymani nie ponoszą żadnych sankcji za nieprzestrzeganie terminu wyznaczonego terminu badania. Kierowca, który uda się na stację kontroli pojazdów nawet po upływie terminu badania, obecnie nie ponosi żadnych konsekwencji. Nie stanowi w opinii PZPM także zachęty do terminowego badania technicznego obecny system „wirtualnego” zatrzymania dowodu rejestracyjnego, bez konieczności dostarczenia jego wersji papierowej do właściwego wydziału komunikacji. Jak wskazała kontrola NIK, liczba takich pojazdów jest znaczna, a to znowu zwiększa istotnie ryzyko wypadku, a także zanieczyszczenia środowiska. W ocenie PZPM propozycja zawarta w projekcie jest dobrym rozwiązaniem, które powinno zmobilizować użytkowników pojazdów do przestrzegania terminów okresowego badania technicznego. Jednocześnie opłata jest pobierana przy badaniu, które jest wykonywane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania, co daje szansę uniknąć jej osobom, które z przyczyn losowych (choroba, pobyt za granicą) nie zdążyły tego zrobić w terminie. Należy także pamiętać, że zgodnie z zapisami projektu – art. 81 ust. 14a, okienko na przeprowadzenie badania technicznego bez konieczności sankcjonowania dodatkową opłatą możliwe jest na 30 dni przed wyznaczoną datą i 30 dni po tej dacie, co daje w praktyce 60 dni na wykonanie badania, bez konieczności skracania interwałów pomiędzy badaniami okresowymi i uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania po wyznaczonej dacie. W opinii PZPM termin kolejnego badania technicznego w przypadku jego wykonania po wyznaczonej dacie	W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są

		powinien być liczony od wyznaczonej daty badania, a nie od rzeczywistej daty badania. Jednakże mając na uwadze, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma być przychodem TDT, podkreślamy, że powinna ona być neutralna pod względem kosztowym i podatkowym dla pobierającej ją i przekazującej stacji kontroli pojazdów. Ponadto PZPM uważa, że stacja powinna mieć możliwość pokrycia kosztów przekazania do TDT z tej opłaty. Powinno być jasno zapisane w projekcie, że nie obciążają stacji kontroli pojazdów, która przekazuje opłatę, żadne inne opłaty czy podatki w tym podatek dochodowy i VAT, takie jak zostało wyraźnie zapisane w kontekście kosztów w podatkach dochodowych.	właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i stanowi to przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty. Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 <i>ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług</i> (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po

			wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu. W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu. Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego. Wobec powyższego, opłata za przeprowadzenie badania technicznego nie będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama opłata stanowi obciążenie o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela

			pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciąży żadne obowiązki podatkowe. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty. Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żadnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie.
	Stowarzyszenie Ekspertów Techniki Motoryzacyjnej i Diagnostów	W art. 83: b) po ust. 1a dodaje się ust. 1aa-1ah w brzmieniu: „Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie pobiera się w przypadku	Uwaga została częściowo uwzględniona. Odnosząc się do utrudnionych przypadków przeprowadzenia badania technicznego

Samochodowych „Ruch Drogowy”	przeprowadzania badania technicznego po upływie 30 dni od wyznaczonej daty tego badania. Opłaty nie pobiera się za przeprowadzenie badania technicznego, dla którego wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie czasowego wycofania tego pojazdu z ruchu, zgodnie z art. 78a. Art. 78a mówi o czasowym wycofaniu pojazdów: 1) samochody ciężarowe i przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 t; 2) ciągniki samochodowe; 3) pojazdy specjalne; 4) autobusy. Co z samochodami osobowymi, które ze względu np., na brak właściciela lub użytkownika – praca za granicą; pobyt w szpitalu; czas naprawy powypadkowej itp. nie będą miały możliwości dojechania do stacji kontroli pojazdów, pomimo posiadania ważnej polisy OC? Uważamy, że z tego powodu powinien zostać rozszerzony katalog pojazdów mogących być czasowo wycofanych lub obowiązek ten powinien być przeniesiony na organy kontrolujące na drogach. Brak informacji w jaki sposób ma być kwitowany pobór dodatkowej opłaty i kto będzie ponosił koszty jej przekazania na konto TDT. Poza tym przedsiębiorca ma do wykonania dodatkową pracę w postaci ewidencjonowania i przekazywania dodatkowego sprawozdania do Dyrektora TDT.	należy wskazać, że projekt zakłada możliwość przeprowadzenia badania technicznego zarówno 30 dni przed, jak również 30 dni po wyznaczonym terminie. Również posiadacz pojazdu może udać się na stację kontroli pojazdów w celu przeprowadzenia badania technicznego pojazdu. Rozszerzono katalog wyłączeń z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie tj. w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną. Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie określi sposób pobierania, uiszczania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tej opłaty.
Transport i Logistyka Polska	W ocenie TLP rozwiązanie takie stanowi dotkliwą sankcję o charakterze karnym, która zgodnie z konstytucyjną zasadą odpowiedzialności karnej, powinna być nakładana po przeprowadzeniu postępowania sądowego, nie zaś jako kara nakładana automatycznie <i>ex lege</i>. Pomijając fakt wysokiej kwoty tej kary (podwójna kwota badania technicznego), pragniemy zauważyć, że ww. przesłanka wyłączająca jej nałożenie, nie uwzględnia zdarzeń losowych, niezależnych od użytkowników pojazdów, np. ciężka choroba, poważny wypadek komunikacyjny, uniemożliwiających przeprowadzenie badania nie tylko w wymaganej dacie,	Uwaga nie została uwzględniona. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana przy badaniu, które jest wykonywane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania, co daje szansę uniknąć jej osobom, które z przyczyn losowych (choroba, pobyt za granicą) nie zdążyły tego zrobić w terminie. Należy także pamiętać, że zgodnie z projektowanym art. 81 ust. 14a, możliwość przeprowadzenia

		nie tylko w okresie 30 dni od jej upływu, ale także w kolejnych terminach, liczonych aż do ustania skutków omawianych zdarzeń. Ta sama losowa przyczyna może nie pozwalać na czasowe wycofanie pojazdu u ruchu. Zwracamy przy tym uwagę, że czasowe wycofanie pojazdów dotyczy przede wszystkim samochodów ciężarowych i przyczep o dmc od 3,5 t, ciągników samochodowych, pojazdów specjalnych oraz autobusów, całkowicie pomijając samochody ciężarowe o dmc poniżej 3,5 t. Z kolei w przypadku samochodów osobowych czasowe wycofanie z ruchu jest możliwe jedynie w związku z koniecznością wykonania naprawy pojazdu wynikającej z uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji. Choćby z tych ww. względów zaproponowane rozwiązanie jest dla nas co najmniej niezrozumiałe, niesprawiedliwe i stanowi przejaw nierównego traktowania podmiotów.	badania technicznego bez konieczności sankcjonowania dodatkową opłatą jest na 30 dni przed wyznaczoną datą i 30 dni po tej dacie, co daje w praktyce 60 dni na wykonanie badania, bez konieczności skracania interwałów pomiędzy badaniami okresowymi i uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania po wyznaczonej dacie. Rozszerzono katalog wyłączeń z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie tj. w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną.
Art. 1 pkt 9 lit. b (art. 83 ust. 1aa i 1ab) + uwaga ogólna	Związek Rzemiosła Polskiego	Związek Rzemiosła Polskiego wyraża stanowisko, że w sytuacji w której znalazła się gospodarka z powodu pandemii COVID-19, należy do czasu ustania zagrożenia epidemicznego wstrzymać prace legislacyjne, które mogłyby pogorszyć sytuację finansową przedsiębiorców wskutek nakładanych na przedsiębiorców nowych obowiązków generujących koszty. W wyjątkowych przypadkach, w których dodatkowe koszty wiązałyby się koniecznością dostosowania prawa krajowego do przepisów unijnych, ustawodawca powinien przewidzieć rekompensaty. Tymczasem proponowane w projekcie rozwiązania będą generować dodatkowe koszty zarówno dla przedsiębiorców jak i dla posiadaczy pojazdów. Przykładem takiej regulacji jest nieuzasadnione podwyższenie o 100% opłaty za okresowe badanie techniczne w przypadku przeprowadzenia badania po upływie 30 dni od daty upływu ważności badania. Właściciel naprawianego pojazdu lub przedsiębiorca, który dokonuje obrotu niesprawnymi pojazdami, nie	Uwaga została częściowo uwzględniona. Należy wyjaśnić, że prace nad nową koncepcją systemu badań technicznych pojazdów oraz wstępnym przygotowaniem projektu rozpoczęły się jeszcze w 2019 r., przed wprowadzeniem stanu epidemii. Należy zauważyć, że przebieg procesu legislacyjnego jest procesem długotrwałym i składa się z wielu etapów, a sytuacja epidemiczna może ulec poprawie. Kontrola ważności badań technicznych pojazdów powinna się odbywać zarówno w ruchu drogowym przez organy kontroli ruchu drogowego oraz w stacjach kontroli pojazdów, kiedy właściciel pojazdu przedstawia pojazd do badania technicznego po terminie. Należy zauważyć, że przepisy już teraz pozwalają na zatrzymanie dowodu rejestracyjnego

		mogąc spełnić tego wymogu, będzie obligatoryjnie karany kwotą od 62 zł dla motocykla do 199 zł w przypadku autobusu. O tym, że są to kary przesadzają zapisy art. 2 i 3, które stanowią, że wymienione opłaty nie stanowią kosztów uzyskania przychodów. Ewentualne uniknięcie kary poprzez czasowe wycofanie z ruchu pojazdu ze szkodą istotną w obecnej sytuacji zagrożenia epidemicznego byłoby bardzo uciążliwe i kosztowne, gdyż wiązałoby się ze zdaniem do depozytu tablic rejestracyjnych, wniesieniem odpowiedniej opłaty i oczekiwaniem na decyzję administracyjną, tymczasem organy rejestrujące pojazdy działają w bardzo ograniczonym zakresie. Zgłoszona wcześniej propozycja Ogólnopolskiej Komisji Rzemiosł Motoryzacyjnych Związku Rzemiosła Polskiego, by umożliwić rejestrację pojazdów i ich czasowego wycofania z ruchu drogą korespondencyjną nie została uwzględniona, przez co ustawodawca dopuszcza do powstania sytuacji, w której użytkownik pojazdu jest karany za nieterminowe badanie, którego nie jest w stanie wykonać. Także za poruszanie się po drogach bez badań w okresie 30 dni od upływu terminu ważności badań, jedyną sankcją będzie w dalszym ciągu zatrzymanie dowodu rejestracyjnego. Z uzasadnienia projektu wynika, że głównym celem zmian ustawy - Prawo o ruchu drogowym jest poprawa jakości pracy stacji kontroli pojazdów poprzez zwiększenie nadzoru. Projektowane rozwiązania generują jednak dodatkowe koszty dla prowadzących stacje kontroli pojazdów związane z administrowaniem, przekazywaniem, księgowaniem opłat, wystawianiem dodatkowych dokumentów, sporządzaniem dokumentacji fotograficznej i przechowywaniem zdjęć przez okres 5 lat, nie przewidując przy tym żadnych rekompensat dla przedsiębiorców. W związku z przedstawionymi argumentami, zgłaszamy wniosek by ewentualne sankcje finansowe były stosowane jedynie względem kierowców pojazdów poruszających się po drogach bez aktualnego	pojazdu, który nie posiada aktualnego badania technicznego oraz na ukaranie sprawcy z tytułu wykroczenia. Te przepisy nie są jak widać wystarczające, ponieważ po drogach publicznych może poruszać się nawet kilkaset tysięcy aut bez aktualnych badań technicznych. W związku z czym, wprowadzenie nowego narzędzia mobilizowania kierowców jakim jest opłata za przeprowadzenie badania technicznego, należy uznać za konieczne. Rozszerzono katalog wyłączeń z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie tj. w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną. Odnosząc się do <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE</i> należy wskazać na art. 21, który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.

		okresowego badania technicznego, a także w sensie generalnym, by nie uchylać restrykcyjnych regulacji, które bezpośrednio nie wynikają z potrzeby implementacji dyrektywy 2014/45/UE do prawa krajowego.	
Art. 1 pkt 9 lit. b (art. 83 ust. 1aa i 1ab) + uwaga ogólna + uzasadnienie + OSR	Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów	W związku z przekazaniem do konsultacji społecznych projektu zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym nr UC 48, w załączeniu przesyłamy pismo Stowarzyszenia FORS kierowane do Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców z prośbą o przyjęcie go jako opinii w/w projektu. W opinii wskazywaliśmy m.in. na bezzasadność wprowadzenia dodatkowych opłat za wykonanie badań technicznych pojazdu po upływie 30 dni od daty ważności badania. W naszej ocenie rozwiązanie to dotknie przede wszystkim właścicieli uszkodzonych w wyniku wypadku aut oraz przedsiębiorców zajmujących się obrotem aut powypadkowych. Podczas Posiedzenia Zespołów Roboczych ds. Transportu i Branży Motoryzacyjnej przy Rzeczniku Małych i Średnich Przedsiębiorców Pan Minister Rafał Weber wskazał na możliwość skorzystania w takiej sytuacji z procedury tymczasowego wyrejestrowania. Wyjaśnialiśmy już w opinii do Rzecznika, że jest to bardzo uciążliwe i kosztowne. Należy bowiem zdać do depozytu tablice rejestracyjne, wnieść stosowną opłatę i czekać na decyzję administracyjną. Aktualnie organy rejestrujące pojazdy są praktycznie zamknięte, ale nawet bez utrudnień spowodowanych epidemią, procedury są uciążliwe i czasochłonne. Ponadto uniemożliwi to sprzedaż pojazdu – nikt nie kupi pojazdu bez tablic rejestracyjnych, a tych odzyskać nie będzie można dopóki pojazd nie zostanie naprawiony i nie zostaną przeprowadzone badania techniczne. W naszej ocenie, aby zmobilizować właścicieli pojazdów do terminowego wykonywania badań technicznych, należy raczej rozważyć wprowadzanie kar administracyjnych dla właścicieli pojazdów poruszających się po drogach publicznych pojazdem bez	Uwaga nie została uwzględniona. Należy mieć na względzie, że zarówno właściciel jak i posiadacz pojazdu powinni być odpowiedzialni za stan techniczny pojazdu. Opłaty za przeprowadzenie badania po wyznaczonej dacie mogą skutecznie przyczynić się do zwiększenia ilości przeprowadzanych badań technicznych pojazdów. Kontrola ważności badań technicznych pojazdów powinna się odbywać zarówno w ruchu drogowym przez organy kontroli ruchu drogowego oraz w stacjach kontroli pojazdów, kiedy właściciel pojazdu przedstawia pojazd do badania technicznego po terminie. Należy zauważyć, że przepisy już teraz pozwalają na zatrzymanie dowodu rejestracyjnego pojazdu, który nie posiada aktualnego badania technicznego oraz na ukaranie sprawcy z tytułu wykroczenia. Te przepisy nie są jak widać wystarczające, ponieważ po drogach publicznych może poruszać się nawet kilkaset tysięcy aut bez aktualnych badań technicznych. W związku z czym, wprowadzenie nowego narzędzia mobilizowania kierowców jakim jest opłata za przeprowadzenie badania technicznego, należy uznać za konieczne. Rozszerzono katalog wyłączeń z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie tj. w przypadku, gdy wyznaczony termin

		ważnych badań technicznych, a w przypadku, gdy pojazdem porusza się osoba inna niż właściciel – dla właściciela za udostępnienie pojazdu nieposiadającego ważnych badań. Tego rodzaju rozwiązanie jest sprawiedliwsze aniżeli karanie opłatą dodatkową w każdym przypadku przeprowadzenia badań technicznych po terminie, nawet gdy dzieje się to z przyczyn całkowicie obiektywnych i niezależnych od właściciela pojazdu. Załącznik: 1. Pismo Stowarzyszenia FORS (sygn.. FORS/110/2020) z dn. 05.11.2020 r. „Sz. P. Adam Abramowicz Rzecznik MŚP 00-679 Warszawa ul. Wilcza 46 Dotyczy: Projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw UC48. W imieniu członków Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, szczególnie tych, którzy równoległe z prowadzeniem stacji demontażu prowadzą stację kontroli pojazdów (SKP) lub przedmiotem ich działalności jest obrót pojazdami uszkodzonymi, przedstawiamy wstępną opinię do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (projekt UC 48) – zwanego w dalszej części projektem. Uważamy, że w sytuacji, w jakiej z powodu COVID 19 znalazła się w Polsce gospodarka, należy do czasu ustania epidemii a także stanu zagrożenia epidemiologicznego wstrzymać wszelkie prace legislacyjne, które mogą pogorszyć sytuację finansową przedsiębiorców wskutek nakładanych dodatkowych obowiązków generujących koszty. W naszej ocenie jedynym dopuszczalnym wyjątkiem może być	badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną. Należy zauważyć, że kwestie mandatów karnych należą do właściwości Ministra do Spraw Wewnętrznych i Administracji. Odnosząc się do stwierdzenia, że „w ocenie skutków regulacji nie przedstawiono w pełni skutków, jakimi będą dodatkowe opłaty za badanie techniczne po terminie” w pkt 12 OSR została umieszczona następująca informacja „<i>Jednakże należy zaznaczyć, że dane te nie mogą w pełni posłużyć do wyliczeń zawartych w pkt. 6, czyli skutków dla finansów publicznych. Dlatego też starano się realnie oszacować przyszły dochód budżetu państwa z tytułu opłat za badania techniczne po terminie (30 dni)</i>”. Należy zauważyć, że projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48) ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia dyrektywy Parlamentu i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.

		dostosowanie prawa krajowego do przepisów unijnych, w taki sposób, aby przyjęte krajowe rozwiązania nie wychodziły ponad to co jest zapisane w Dyrektywach, a w przypadku dodatkowych kosztów – były przewidziane rekompensaty. Przedłożony przez Rząd projekt jest jednym z tych, które po przyjęciu zaproponowanych rozwiązań będą generować dodatkowe koszty nie tylko przedsiębiorcom, ale także posiadaczom pojazdów. Przykładem takim jest całkowicie nieuzasadnione podwyższenie o 100% opłaty za okresowe badanie techniczne w przypadku dokonania badania po upływie 30 dni od daty upływu ważności badania. Właściciel naprawianego pojazdu lub przedsiębiorca, który dokonuje obrotu niesprawnymi pojazdami, nie mogąc spełnić tego wymogu, będzie obligatoryjnie ukarany kwotą od 62 zł, w przypadku motocykla, do 199 zł w przypadku autobusu. O tym, że są to kary przesadzają art. 2 i 3, które stanowią, że powyższe opłaty nie stanowią kosztów uzyskania przychodów. W tym miejscu należy podkreślić, że kosztu uzyskania przychodu nie będzie stanowić całość opłaty za badanie a nie tylko kwota sankcji. Pojawia się zapewne tłumaczenia ze strony Rządowej, że można będzie uniknąć kary, wycofując czasowo z ruchu pojazdy ze szkodą istotną. W obecnej sytuacji jest to bardzo uciążliwe i również kosztowne, należy bowiem zdać do depozytu tablice rejestracyjne, wnieść stosowną opłatę i czekać na decyzję administracyjną. Aktualnie organy rejestrujące pojazdy są praktycznie zamknięte. Zgłaszaliśmy już parę miesięcy temu propozycję umożliwienia rejestracji pojazdów czy też czasowego wycofania pojazdów z ruchu drogą korespondencyjną, niestety propozycja ta nie została uwzględniona. Nie wdrożono, na co pozwala już prawo, modułu elektronicznego wyrejestrowania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które trafiają do stacji demontażu. Mamy więc kuriozalną sytuację, że za nieterminowe badanie, którego fizyczne dokonać nie można, naliczona zostanie dodatkowa opłata (kara), a za poruszanie się po drogach bez badań w okresie 30 dni	

		od upływu terminu ważności badań, jedyną sankcją będzie w dalszym ciągu zatrzymanie administracyjne dowodu rejestracyjnego. Dlatego uważamy, że ewentualne dodatkowe sankcje mogą dotyczyć tylko kierowców pojazdów poruszających się po drogach bez aktualnego okresowego badania technicznego. Projekt przewiduje również dodatkowe koszty prowadzącym SKP, a mianowicie: administrowanie dodatkowymi opłatami, przekazywanie ich do TDT, księgowanie, wystawianie dodatkowych dokumentów z tym związanych, robienie dokumentacji fotograficznej, przechowywanie zdjęć przez okres 5 lat – to dodatkowe koszty, dla których nie przewidziano w projekcie żadnych rekompensat. Z uzasadnienia do projektu wynika, że głównym celem projektu jest podniesienie jakości pracy SKP poprzez zwiększenie nadzoru. Z naszego doświadczenia, jakie mamy w obszarze recyklingu pojazdów wynika, że zwiększenie uprawnień kontrolnych w 2018 r., w tym wypadku Inspektorom Ochrony Środowiska oraz zwiększenie obowiązków prowadzącym stacje demontażu – monitoring, zabezpieczenie roszczeń, operaty ppoż., odnowienie pozwoleń itd., miało skutek odwrotny do zamierzonego. Obszar całej strefy z 50% zwiększył się do 70%, a prowadzący stacje demontażu, na których nałożono dodatkowe obowiązki bez rekompensaty, nie mają żadnej szansy konkurencji z szarą strefą. Przypominamy, że prowadzący stację demontażu za usługę zagospodarowania odpadu niebezpiecznego jakim jest pojazd wycofany z eksploatacji, nie może pobrać żadnej opłaty. W uzasadnieniu do projektu podano również dane dotyczące ilości pojazdów zarejestrowanych bez ważnych badań technicznych – na dzień 31 grudnia 2019 r. było to ok. 22% pojazdów. W tym miejscu należy podkreślić, że według danych, jakie otrzymaliśmy z CEPIK, na dzień 30 czerwca 2020 r. zarejestrowanych pojazdów było – 37 065 044, w tym bez ważnego	

		przeglądu technicznego było – 14 120 310 pojazdów, co stanowiło ok. 38%. W naszej ocenie w zdecydowanej większości pojazdy bez badań to „martwe dusze” – są to pojazdy zdemontowane w ostatnich latach w szarej strefie. Uważamy, że z danych jakie otrzymujemy z CEPIK nikt nie jest w stanie wyciągnąć żadnych wniosków i nie powinien oceniać stanu bezpieczeństwa na drodze, Zwracamy także uwagę, że w ocenie skutków regulacji nie przedstawiono w pełni skutków, jakimi będą dodatkowe opłaty za badanie techniczne po terminie. Nie zbadano bowiem ilości badań po upływie 30 dni od terminu ważności badania. W naszej ocenie każdego roku znacznym uszkodzeniom ulega ok. 300 tys. pojazdów, których właściciele (firmy lub osoby fizyczne) nie będą w stanie wykonać okresowego przeglądu w terminie. Z dużym prawdopodobieństwem ogólna kwota jaką zostaną obciążeni posiadacze pojazdów wyniesie ok. 40 milionów rocznie. <u>W związku z powyższym, zwracamy się do Pana z prośbą o podjęcie działań zmierzających do wycofania projektu lub wykreślenie wszystkich proponowanych przepisów, które nie są bezpośrednio związane z implementacją Dyrektywy 2014/45/UE.”</u>	
Art. 1 pkt 9 lit. b (art. 83 ust. 1ab)	Jarosław Włodarczyk	Artykuł 83 ust. 1ab i n. nie przystają do dzisiejszych realiów. Można rzecz, że jest to szukaniem na siłę dochodów dla TDT. Powód - Wielu obywateli naszego kraju, pomimo iż posiada niejednokrotnie więcej niż jeden pojazd nie używa ich np. z powodu przebywania na 2 letnim kontrakcie w USA. Zatem, aby nie podlegać sankcjom wskazanym z rzeczonych punktach artykułu, winni co chwila „przylatywać” do kraju w celu dokonania badania technicznego pojazdu, którego i tak nie używają.	Uwaga nie została uwzględniona. W przypadku nieobecności właściciela pojazdu, również posiadacz pojazdu może udać się na stację kontroli pojazdów w celu przeprowadzenia badania technicznego.
	Jacek Nawrocki	Dodatkowa opłata za badanie techniczne w kwocie 100% uważam za mało zasadną. Uwzględniona została w budżecie, a ludzie, którzy spóźniają się z terminem, z reguły nie są w stanie dojechać z rozmaitych przyczyn (choroba, wyjazd zagraniczny). Obecnie klienci	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt zakłada możliwość przeprowadzenia badania technicznego zarówno 30 dni przed, jak również 30 dni po wyznaczonym terminie. Zakłada się, że wprowadzenie

		przyjeżdżają wcześniej z uwagi na wyjazdy, bądź planowane wyjazdy. Wykluczyłbym celowość.	opłaty za badanie techniczne po wyznaczonej dacie pozytywnie wpłynie na przestrzeganie wyznaczonych terminów badań technicznych.
Art. 1 pkt 9 lit. b (art. 83 ust. 1ab i 1ac)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 83 ust. 1ab oraz ust.1ac określono, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po określonej dacie stanowi przychód Dyrektora TDT i pobierana jest w wysokości 100% przed podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Koniecznym jest doprecyzowanie w ustawie lub w rozporządzeniu wykonawczym określającym opłaty za badania techniczne, że pobranie tej opłaty nie będzie stanowiło zdarzenia podatkowego powodującego konieczność odprowadzania podatku dochodowego lub VAT przez pobierający tę opłatę podmiot. Dodatkowa opłata jest także swoistą sankcją (karą) dla posiadacza pojazdu za przekroczenie terminu do przedstawienia pojazdu do badania technicznego. W tym kontekście należy rozważyć, czy taki charakter tej opłaty nie powinien powodować, że będzie ona przekazywana do Skarbu Państwa jak ma to miejsce w polskim porządku prawnym w przypadku mandatów, grzywien lub administracyjnych kar pieniężnych. Dodatkowo należy wskazać, że opłaty za badania techniczne są określone w kwotach brutto, zatem przychodem przedsiębiorcy jest kwota netto, po odprowadzeniu podatku VAT. Z przedstawionego projektu nie wynika, czy do Dyrektora TDT będzie trafiała kwota brutto, czy netto. Należy domniemywać, że skoro ta opłata będzie miała charakter sankcyjny to Dyrektor TDT nie będzie w tym przypadku płatnikiem VAT-u. Koniecznym zatem jest doprecyzowanie tej kwestii.	Uwaga nie została uwzględniona. W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowi przychód

			Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i stanowi to przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty. Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 <i>ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług</i> (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem.

			Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu. W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu. Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego. Wobec powyższego, opłata za przeprowadzenie badania technicznego nie

			będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama opłata stanowi obciążenie o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciąży żadne obowiązki podatkowe. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty. Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żadnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek

			Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie.
	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej	Art. 83 ust. 1ab oraz ust. 1ac określa, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po określonej dacie stanowi przychód Dyrektora TDT i pobierana jest w wysokości 100% przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Opłata jest karą dla posiadacza pojazdu za przekroczenie terminu przedstawienia pojazdu do badania technicznego. Należy doprecyzować zapis określający, jak ta opłata jest pobierana – nie stanowi przychodu SKP, czy jest to kwota netto, brutto, czy jest to opłata sankcyjna, czyli nie obciążona podatkiem VAT.	Uwaga nie została uwzględniona. W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli

			pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i stanowi to przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty. Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 <i>ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług</i> (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia

			ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu. W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu. Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego. Wobec powyższego, opłata za przeprowadzenie badania technicznego nie będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi

			do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama opłata stanowi obciążenie o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciążyą żadne obowiązki podatkowe. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty. Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żadnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie.

Art. 1 pkt (art. 83 ust. 1ab-1ah)	Związek Powiatów Polskich	Uczynienie TDT beneficjentem opłaty o penalnym charakterze Zgodnie z zaproponowanym art. 83 ust. 1ab-1ah – opłatę za przeprowadzenie przez właściciela pojazdu badania technicznego po wyznaczonej dacie pobiera od niego przedsiębiorca prowadzący SKP, ale stanowi ona przychód TDT. Oznacza to, że przedsiębiorca prowadzący SKP jest w istocie poborcą (inkasentem?) opłaty na rzecz TDT. Nie dziwi oburzenie środowiska przedsiębiorców takim rozwiązaniem, skoro sama opłata za przeprowadzenie badania technicznego pozostaje od lat na tym samym poziomie niezależnie od rosnących kosztów pracy. Nie widzimy powodów, dla których opłata o penalnym charakterze ma nie być dochodem budżetu państwa, a konkretnego organu centralnego.	Uwaga nie została uwzględniona. Głównym mechanizmem finansującym nowe zadania powierzone Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego jest opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie. Wskazanie, aby opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie stanowiła przychód Transportowego Dozoru Technicznego spowoduje transparentność finansowania czynności Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, jak również rozliczania dotacji z budżetu państwa.
Art. 1 pkt 9 lit. b (art. 83 ust. 1ac)	Dekra Polska	Wystawianie faktur VAT (badanie ponowne) Wymaga doprecyzowania w zakresie przepisów podatkowych, zasad wystawiania faktur, rozliczeń VAT itd. Wprowadzenie tego rozwiązania bez szczegółowych aktów wykonawczych może wprowadzić problemy w rozliczeniach co jest już sygnalizowane przez przedsiębiorców prowadzących SKP.	Uwaga nie została uwzględniona. Nie jest planowane wprowadzenie przepisów nakładających na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów wystawianie faktur VAT. Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie określi sposób pobierania, uiszczania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tej opłaty.
Art. 1 pkt 9 lit. b (art. 83 ust. 1af)	Polski Związek Motorowy	Artykuł 83 ust. 1af nakłada na przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów nowe obowiązki i koszty związane z przelewem środków finansowych bez wynagrodzenia. Proponuje się pozostawienie kwoty 1 złotego z dodatkowej opłaty, o której mowa w ust. 1ab tym bardziej, że za nieterminowe przełanie środków przedsiębiorca jest karany zapłatą odsetek (ust. 1ag).	Uwaga nie została uwzględniona. Propozycja przekazywania części z opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przedsiębiorcom prowadzącym stację kontroli pojazdów negatywnie wpłynęłaby na przejrzystość rozliczenia dotacji dla Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 1 pkt 9 lit. b (art. 83 ust. 1af pkt 2)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 83 ust. 1af pkt 2 PISKP proponuje następującą modyfikację: „2) sporządza i przekazuje <u>w formie elektronicznej</u> Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym badania techniczne zostały przeprowadzone, miesięczne sprawozdania obejmujące informacje i dane o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.” Od czerwca 2020 r. stacje kontroli pojazdów, zostały zobowiązane do przekazywania sprawozdania z pobranych opłat ewidencyjnych w formie elektronicznej, która jest jedyną obowiązującą. W celu ujednolicenia sposobu przekazywania sprawozdań, PISKP proponuje aby sprawozdanie przekazywane do Dyrektora TDT było także w takiej formie.	Uwaga została uwzględniona. Został dodany przepis, który jednoznacznie wskazuje, że sprawozdania będą przekazywane elektronicznie.
	Transport i Logistyka Polska	Wobec obowiązku odprowadzania przez SKP, na rachunek TDT, opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, bezprzedmiotowy wydaje się projektowany obowiązek dodatkowego przekazywania informacji i danych o tych opłatach w comiesięcznych sprawozdaniach kierowanych od SKP do Dyrektora TDT. Takie rozwiązanie będzie generowało dodatkowe obciążenia formalno-administracyjne dla przedsiębiorców prowadzących SKP, a ponadto nie jest nawet uzasadnione zakresem projektowanego sprawozdania, które do 1 marca każdego roku będzie przekazywał Dyrektor TDT. Sprawozdanie takie obejmuje bowiem jedynie informacje o wysokości środków otrzymanych z SKP tytułem ww. opłaty, które można uzyskać na podstawie np. odczytu kwot z rachunku bankowego. Wobec powyższego proponujemy wykreślenie pkt 2 z art. 83 ust. 1af uprd.	Uwaga nie została uwzględniona. W celu zmniejszenia obowiązków administracyjnych, został dodany przepis, który jednoznacznie wskazuje, że sprawozdania będą przekazywane elektronicznie. Podkreślenia wymaga, że mechanizm prawidłowego rozliczania pobieranej przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma podstawę w sposobie rozliczania opłaty ewidencyjnej.
Art. 1 pkt 9 lit. b (art. 83 ust. 1aj)	Transportowy Dozór Techniczny	W nowoprojektowanym ust. 1aj TDT proponuje zmianę terminu do przekazania rocznego sprawozdania ministrowi właściwemu ds. transportu z 1 marca na 31 marca każdego roku.	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z projektem ustawy kwota nadwyżki tj. kwota pobranych w poprzednim roku

		W związku z powyższym, TDT proponuje następujące brzmienie zdania pierwszego nowoprojektowanego ust. 1aj: <i>„1aj. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje, do dnia 31 marca każdego roku, ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie zawierające informacje: (...)”.</i> Powyższe będzie zbieżne z terminem na przekazanie rocznego rozliczenia dotacji, o którym mowa w art. 4 ust. 1c.	kalendarzowym opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przekracza kwotę kosztów na dany rok na realizację zadań, nie stanowi przychodu Transportowego Dozoru Technicznego i jest przekazywana na dochody budżetu państwa w terminie do dnia 31 marca następnego roku kalendarzowego. Mając na względzie powyższe, zasadne jest przekazanie przez Dyrektora TDT rocznego sprawozdania zawierającego informacje m.in. o wysokości środków otrzymanych z tytułu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w terminie do dnia 1 marca każdego roku.
Art.1 pkt 10 (art. 83ad-83af)	Jarosław Włodarczyk	Wprowadzenie zapisów art. 83ad-83af nie rozwiązują głównego problemu tj. bezstronnego i rzetelnego przeprowadzania badań technicznych przez diagnostów. Głównym grzechem jest przekazanie “na wolny rynek” dokonywania przeglądów technicznych. Uważam iż winno się wprowadzić okres przejściowy do którego mogą dokonywać przeglądy stacje diagnostyczne prowadzone przez przedsiębiorców, a po tym terminie przeglądy winny dokonywać stacje prowadzone np. przez powiaty, natomiast kontrolę nad nimi mogłyby być prowadzone przez TDT. Wówczas diagnosta jako „urzędnik” mógłby rzetelnie wykonywać swoje obowiązki. Właściciel niesprawnego pojazdu nie miałby wyboru i nie mógłby pojechać do innego przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów, który dla przyciągnięcia klientów nie sprawdza stanu technicznego, tylko wstemplowuje przeglądy. Chyba nie jest tajemnicą poliszynela, że w myśl projektu ustawy, nadal będą funkcjonowały stacje prywatne które będą kierowały się tylko maksymalizacją zysku, a diagności, którzy będą chcieli rzetelnie przeprowadzać przeglądy techniczne, nadal będą szybko zwalniani przez przedsiębiorców prowadzących stacje techniczne. Wiadomym jest, że negatywne przeglądy techniczne	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z art. 83b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta. Należy dodać, że jest to starosta właściwy miejscowo. Stosownie do art. 83 ust. 2 działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców. Wobec powyższego, nie jest możliwym, aby pracownik Starostwa świadczył pracę dla przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów. W celu weryfikacji rzetelności i bezstronności diagnosty wprowadzono nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.

		skutkują tym, iż właściciel pojazdu, który uzyskał negatywny przegląd w następnym roku pojawi się na innej stacji, na której diagnosta „przepuści” jego niesprawny pojazd. Pewnym pośrednim rozwiązaniem problemu byłoby wprowadzenie w projektowanie ustawie zapisu, że diagnosty będą urzędnikami zatrudnianymi np. przez starostów, aby nie podlegali pod przedsiębiorców. Wówczas diagnosta niezależny w żaden sposób od przedsiębiorcy, bez obaw będzie dokonywał rzetelnie przeglądy na stacji należącej do przedsiębiorcy. Rozwiązanie takie jest obowiązujące bodajże na Węgrzech.	
Art. 1 pkt 10 (art. 83ad)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	PISKP proponuje, aby art. 83ad otrzymał następujące brzmienie: „Art. 83ad. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów zapewnia przeprowadzanie badań technicznych przez diagnostów, przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w wymaganych warunkach lokalowych.” W ocenie PISKP projektowany przepis zbyt szeroko określa zakres odpowiedzialności podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów. Za przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badania odpowiada bezpośrednio diagnosta co zostało już szczegółowo określone już w projektowanej ustawie. Zgodnie z art. 83 ust. 3 ustawy podmiot prowadzący SKP ma zapewniać warunki lokalowe oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe do wykonywania badań technicznych. Dlatego też PISKP zaproponował nowe brzmienie art. 83ad jak powyżej.	Uwaga została uwzględniona.
Art. 1 pkt 10 (art. 83ae)	Grzegorz Krzemieniecki	Proponuję w całości usunąć art. 83ae. Dyrektywa nie wymusza wprowadzenia i tworzenia nowego rejestru diagnostów, dlatego przekazywanie informacji określonych w art. 83ae jest bezzasadne.	Uwaga nie została uwzględniona. Oprócz przepisów wdrażających dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE w projekcie ustawy znajdują się

			również przepisy za pomocą których należy zapewnić funkcjonalność systemu badań technicznych. W związku z tym, że starosta będzie prowadził tylko rejestr przedsiębiorców oraz, że badania techniczne przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, zasadne jest przekazywanie przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów informacji o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia diagnosty za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję.
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie	SITK RP proponuje w całości usunąć art. 83ae. Dyrektywa nie wymusza wprowadzenia i tworzenia nowego rejestru diagnostów, dlatego przekazywanie informacji określonych w art. 83ae jest bezzasadne.	Uwaga nie została uwzględniona. Oprócz przepisów wdrażających dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE w projekcie ustawy znajdują się również przepisy za pomocą których należy zapewnić funkcjonalność systemu badań technicznych. W związku z tym, że starosta będzie prowadził tylko rejestr przedsiębiorców oraz, że badania techniczne przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, zasadne jest przekazywanie przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów informacji o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia diagnosty za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję.
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników	SITK RP proponuje w całości usunąć art. 83ae. Dyrektywa nie wymusza wprowadzenia i tworzenia nowego rejestru diagnostów, dlatego przekazywanie informacji określonych w art. 83ae jest bezzasadne.	Uwaga nie została uwzględniona. Oprócz przepisów wdrażających dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady

	Komunikacji RP, Zarząd Krajowy		2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE w projekcie ustawy znajdują się również przepisy za pomocą których należy zapewnić funkcjonalność systemu badań technicznych. W związku z tym, że starosta będzie prowadził tylko rejestr przedsiębiorców oraz, że badania techniczne przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, zasadne jest przekazywanie przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów informacji o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia diagnosty za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję.
	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	W art. 1 pkt 10 OSDS proponuje zapis: <i>„Art. 83ae. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany do przekazywania staroście informacji o zatrudnieniu albo ustaniu zatrudnienia diagnosty niezwłocznie, nie później niż w terminie 7 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia.</i> <i>2 Starosta niezwłocznie wprowadza informację o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia do rejestru diagnostów.”</i> Uzasadnienie: Celowo został usunięty i zastąpiony wpis 2. Nie jest dla nas zrozumiałe dlaczego ma być ukrywana informacja o diagnostach przeprowadzających badania techniczne (zatrudnionych) w komórkach organizacyjnych lub na stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1. Uważamy, że jest to ważna informacja zwłaszcza gdy diagnosta podejmuje zatrudnienie na kilku Stacjach Kontroli Pojazdów.	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z art. 83ab ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w przypadku zmiany danych wpisanych do rejestru przedsiębiorca jest obowiązany złożyć wniosek o zmianę wpisu w rejestrze w terminie 14 dni od dnia, w którym nastąpiła zmiana tych danych. W związku z tym, propozycja zmiany ust. 1, nie może zostać zaakceptowana, ponieważ wprowadzenie podobnego przepisu byłoby powtórzeniem już obowiązujących przepisów. Starosta będzie prowadził tylko rejestr przedsiębiorców a badania techniczne przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, dlatego zasadne jest przekazywanie przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów informacji o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia diagnosty za pomocą systemu

			teleinformatycznego obsługującego ewidencję. Odnosząc się do zmiany brzmienia ust. 2, propozycja nie może zostać zaakceptowana, ponieważ zgodnie z przyjętą koncepcją to Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie sprawował nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Z uwagi na konieczność zapewnienia ochrony środków, form i metod realizacji zadań, zgromadzonych informacji oraz własnych obiektów i danych identyfikujących funkcjonariuszy zasadne jest wprowadzenie wyłączenia od obowiązku przekazywania informacji o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia diagnostów przeprowadzających badania techniczne w komórkach organizacyjnych lub na stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1.
	Prezydent Miasta Krakowa	Propozycja zmiany – wykreślenie Brak kompetencji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do nakładania takiego obowiązku na prowadzącego SKP. Niepotrzebne podwójne nakładanie obowiązku na prowadzącego SKP, zamiast na diagnostę, który podlega nadzorowi TDT. Prowadzący stację diagnostyczną podlega nadzorowi starosty właściwego dla obszaru nad którym działa stacja. Z tego tytułu ma m. in. obowiązek zgłaszania do starosty wszelkich zmian w prowadzonej działalności stacji (w tym zatrudnienia albo ustania zatrudnienia diagnosty) w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany (art. 83ab ust. 2)	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie przepisu zostało zmienione. Zgłaszanie informacji o zatrudnieniu diagnosty lub ustaniu zatrudnienia będzie odbywać się za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów. Dostęp Dyrektora TDT do tych informacji zostanie zapewniony przez funkcjonalność centralnej ewidencji pojazdów.

Art. 1 pkt 10 (art. 83ae ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Zgodnie z art. 83a ust. 3 pkt 6 dane o zatrudnieniu na stacji kontroli pojazdów poszczególnych diagnostów gromadzi starosta – przepis ten nie został skreślony więc przedsiębiorca będzie musiał podawać dane o aktualnym zatrudnieniu zarówno staroście jak i Dyrektorowi TDT.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Brzmienie przepisu zostało zmienione. Zgłaszanie informacji o zatrudnieniu diagnosty lub ustaniu zatrudnienia będzie odbywać się za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów. Dostęp Dyrektora TDT do tych informacji zostanie zapewniony przez funkcjonalność centralnej ewidencji pojazdów.
Art. 1 pkt 10 (art. 83af)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Norma prawna jest nieostra, nieweryfikowalna i służy jedynie jako „ochrona” przedsiębiorcy. Proponuje się usunąć art. 83af.	Uwaga nie została uwzględniona. W celu zapewnienia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów warunków do zachowania wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu, podczas wykonywania każdego badania technicznego, z art. 83af zostało wykreślone „który jest jednocześnie właścicielem lub posiadaczem badanego pojazdu”.
	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	W opinii PZPM takie badania jak opisane w projektowanym przepisie dla zachowania obiektywizmu badania powinny być przeprowadzane w stacji kontroli pojazdów, która nie jest stacją właściciela lub posiadacza pojazdu. W przypadku tak małych przedsiębiorstw może nie być możliwe zachowanie pełnego obiektywizmu i utrzymanie warunków dających diagnoście możliwość obiektywnej oceny, choćby ze względu na sam fakt, że diagnosta jest opłacany w tej sytuacji przez właściciela pojazdu. Jednocześnie byłoby to rozwiązanie niewłaściwe, biorąc pod uwagę wyniki kontroli NIK, do której się powyżej odwołujemy.	Uwaga nie została uwzględniona. W celu zapewnienia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów warunków do zachowania wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu, podczas wykonywania każdego badania technicznego, z art. 83af zostało wykreślone „który jest jednocześnie właścicielem lub posiadaczem badanego pojazdu”.
	Związek Dealerów Samochodów	W ocenie Związku Dealerów Samochodów zasadne jest jednak przyznanie przedsiębiorcom prowadzącym stacje kontroli pojazdów dodatkowego wynagrodzenia związanego z pobieraniem opłaty dodatkowej. W związku z tym proponujemy, żeby w projektowanym art. 83 ust. 1af należy dodać pkt 3 w brzmieniu:	Uwaga nie została uwzględniona. Propozycja przekazywania części z opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przedsiębiorcom prowadzącym stacje kontroli pojazdów

		3. Za wykonywanie czynności opisanych w pkt. 1 i pkt. 2 niniejszego artykułu przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów otrzymuje wynagrodzenie wynoszące ... procent opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Wysokość wynagrodzenia określa rozporządzenie. Jednocześnie należy dokonać zmiany w projektowanym art. 83 ust. 1af: 1af. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów: 1) odprowadza opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, pomniejszone o wynagrodzenie opisane w art. 83 ust 1af pkt 3 na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym kwoty zostały pobrane (...).	negatywnie wpłynęłaby na przejrzystość rozliczenia dotacji dla Transportowego Dozoru Technicznego.
Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	W art. 1 pkt 10 OSDS proponuje zapis: Art. 83af. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany zapewnić warunki organizacyjne umożliwiające diagnoście zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu przez: 1) uniezależnienie wysokości wynagrodzenia diagnosty od liczby przeprowadzonych badań technicznych z wynikiem pozytywnym; 2) wyeliminowanie w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa bezpośredniej podległości zatrudnionego diagnosty z pracownikiem odpowiedzialnym za stan techniczny tego pojazdu; 3) zastosowanie procedur służących minimalizacji zidentyfikowanego ryzyka bezstronności pracy diagnosty.”; Uzasadnienie: wprowadzono w art. 83af warunki organizacyjne jakie powinien spełniać przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, będący jednocześnie właścicielem lub posiadaczem pojazdu, w celu wykonywania badań	Uwaga została częściowo uwzględniona. W celu zapewnienia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów warunków do zachowania wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu, podczas wykonywania każdego badania technicznego z art. 83af zostało wykreślone „który jest jednocześnie właścicielem lub posiadaczem badanego pojazdu”. Odnosząc się do drugiej części uwagi należy zauważyć, że akredytacja stacji kontroli pojazdów na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszącego się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30), o której mowa w ww. dyrektywie 2014/45, nie stanowi	

		technicznych na własnej stacji, a które umożliwią diagnoście zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności. OSDs uważa, że diagnosta podczas wykonywania każdego badania lub innych czynności powinien mieć zapewnione przez przedsiębiorcę prowadzącego Stację Kontroli Pojazdów warunki do zachowania wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu - bezwzględnie. Wprowadzenie jakichkolwiek wyłączeń z tego obowiązku nie powinno mieć miejsca. Dodatkowo uważamy, że powinien być wprowadzony certyfikat dla przedsiębiorcy prowadzącego Stację kontroli pojazdów (udział w szkoleniu co dwa lata) lub zatrudnianie osoby posiadającej taki certyfikat. Nie można dopuszczać do sytuacji w tak ważnej dla bezpieczeństwa dziedzinie, żeby za działalność brały się osoby, które nie ponoszą odpowiedzialności za prowadzenie jej oraz nie znają specyfiki prowadzonej działalności.	obowiązku dla państw członkowskich i jest jednym z możliwych do zastosowania rozwiązań. W związku z powyższym, przedmiotowy projekt ustawy nie wprowadza rozwiązań dotyczących certyfikacji diagnostów.
Art. 1 pkt 9 lit. b (art. 83af pkt 1)	Transport i Logistyka Polska	Projektowane zapewnienie diagnoście warunków organizacyjnych, umożliwiających zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu w zakresie uniezależnienia wynagrodzenia od liczby przeprowadzonych badań technicznych powinna obejmować nie tylko badania z wynikiem pozytywnym, ale także te, z wynikiem negatywnym, na co wyraźnie wskazuje pkt 34 preambuły do dyrektywy 2014/45/UE. Wobec powyższego proponujemy w pkt 1 w art. 83af uprd wykreślić wyrazy „z wynikiem pozytywnym”.	Uwaga została uwzględniona.
Art. 1 pkt 11 lit. a tiret pierwsze (art. 83b ust. 2 pkt 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Pkt b wykreślić i zmienić na: b) „prowadzenia dokumentacji z przeprowadzonych badań technicznych pojazdów”. Pkt c wymaga doprecyzowania czyjej kontroli zalecenia pokontrolne dotyczą? Co oznacza i zawiera sformułowanie: „kontrolę sprawdzającą przedsiębiorców”.	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zauważyć, że projektowany art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b jest powtórzeniem obowiązującego art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, który do tej pory nie wzbudzał wątpliwości. Zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu

			drogowym w ramach wykonywanego nadzoru starosta wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. W opinii Ministerstwa Infrastruktury, pkt c dotyczący weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych nie wymaga doprecyzowania, ponieważ przepisy dotyczące zaleceń pokontrolnych będą znajdować się w tym samym artykule. Podkreślenia wymaga, że w projekcie ustawy występuje sformułowanie „kontrolę okresowe sprawdzające przedsiębiorców”.
	Prezydent Miasta Krakowa	Propozycja zmiany - zmiana/dodanie treści: W ramach wykonywanego nadzoru starosta: przeprowadza, co najmniej raz w roku <u>kalendarzowym</u>, kontrole okresowe sprawdzające przedsiębiorców i inne podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów w zakresie: Doprecyzowanie dyspozycji rozwiewa wszelkie wątpliwości interpretacyjne tego punktu. Jednocześnie precyzyjnie zamyka ramy czasowe, w których może być przeprowadzona kontrola. Porządkuje formalności związane z organizacją kontroli oraz przygotowaniem ich harmonogramu. Co najważniejsze, taka redakcja zapisu stoi w zgodzie z przepisami ustawy z dnia 6 marca 2018 r. <i>Prawo przedsiębiorców</i>, które nakładają obowiązek sporządzania analizy ryzyka występowania nieprawidłowości i w jej następstwie odpowiednią organizację kontroli w danym roku kalendarzowym.	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 1 <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i> w ramach wykonywanego nadzoru starosta co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę stacji kontroli pojazdów. Przepis ten do tej pory nie wzbudzał wątpliwości w związku z czym projektowany art. 83b ust. 2 pkt 1 nie wymaga doprecyzowania.
Art. 1 pkt 11 lit. a tiret pierwsze (art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Zmiana nieostra. Nie wiadomo o jaką dokumentację chodzi. Należy doprecyzować.	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zauważyć, że projektowany art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b jest powtórzeniem obowiązującego art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. c <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo</i>

			<i>o ruchu drogowym, który do tej pory nie wzbudzał wątpliwości.</i>
Art. 1 pkt 11 lit. a tiret pierwsze (83b ust. 2 pkt 1a)	Prezydent Miasta Krakowa	Zmiana/wykreślenie fragmentu: Przeprowadza <u>co najmniej raz w roku kalendarzowym</u> analizę skarg ~~wnioseków, statystyk~~ i wydanych zaleceń pokontrolnych, na podstawie których może wszczynać doraźne kontrole, obejmujące w całości albo w części czynności, o których mowa w pkt. 1 Konieczne doprecyzowanie okresu sprawowania tego typu nadzoru. Gromadzenie wniosków oraz statystyk nie należy obecnie do ustawowych zadań starosty. Proponujemy zatem ustanowienie w przepisach takiego obowiązku.	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Przepis został usunięty z projektu.
Art. 1 pkt 11 lit. a tiret pierwsze (art. 83b ust. 2 pkt 1-1a)	Związek Dealerów Samochodów	Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów Stosownie do projektowanego art. 83b ust. 2 pkt 1-la starosta, zgodnie z właściwością, będzie realizował następujące czynności kontrolne: 1) przeprowadzanie, co najmniej raz w roku, kontroli okresowych sprawdzających przedsiębiorców i inne podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów w zakresie zgodności z wymaganiami, jakie powinien spełniać przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji, weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych; 2) przeprowadzanie analizy skarg, wniosków, statystyk i wydanych zaleceń pokontrolnych, na podstawie których może wszczynać doraźne kontrole stacji kontroli pojazdów. W ocenie ZDS pozostawianie kontroli nad podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów w rękach starostów będzie stanowić niewystarczające zabezpieczenie dla prawidłowego funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów. W naszej ocenie starostowie jako organ samorządu terytorialnego o wąskim władztwie w zakresie terytorialnym, którzy przy tym funkcjonują bardzo często w małych ośrodkach miejskich, nie będą posiadać wystarczających dla	Uwaga nie została uwzględniona. Pozostawienie starosty jako jednostki nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów pozwoli wykorzystać dotychczasowe doświadczenie, a proponowane szkolenia podniosą poziom nadzoru. Dyrektor TDT zapewni kontrolę nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych. To rozwiązanie pozostawia obszar nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów w rękach podmiotu w zakresie, który jest możliwy do przeprowadzenia w zakresie kompetencji starostwa.

		prawidłowego nadzoru środków i narzędzi. W ocenie Związku Dealerów Samochodów zasadne jest ustanowienie tego zadania dla organu profesjonalnego jakim jest Dyrektor TDT.	
Art. 1 pkt 11 lit. b (art. 83b ust. 2c)	Jarosław Włodarczyk	Artykuł 83b ust. 2c powinien być uszczegółowiony adekwatnie jak przepis o diagnostach w art. 83h ust. 3. Wymagania stawiane kontrolującemu winny być wyższe od stawianych diagnostom. Stosując wprost art. 83b ust. 3c „Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają: wykształcenie średnie i udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej, oraz odbyli odpowiednie szkolenie”, zatem kontrolę nad diagnostą będzie mogła sprawować osoba która ukończyła szkolenie i liceum ogólnokształcące i udokumentuje 5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej jako np. sprzedawca części do samochodów, czy sprzedawca samochodów w autokomisie, lub co gorsze pracująca jako sekretarka prezesa dużej hurtowni części samochodowych. Wszak będzie to w myśl ustawy udokumentowanie stażu pracy w branży motoryzacyjnej. Czy na pewno takie wykształcenie i doświadczenie zawodowe daje predyspozycje do kontroli diagnostów? Natomiast w skład kursu dla kontrolującego powinien wejść obowiązek zdania egzaminu takiego samego jak diagnosta.	Uwaga nie została uwzględniona. Należy dodać, że projekt zakłada również, że czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają uprawnienia diagnosty. Wymagania określone w projektowanym art. 83b ust. 2c dotyczą osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Te same wymagania dotyczą osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów. Natomiast w odniesieniu do czynności przeprowadzanych w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych również obowiązują te same wymagania, ale będą je przeprowadzać pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego. W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”. Przede wszystkim należy podkreślić, że nadzór powinien być efektywny.
	Instytut Transportu Samochodowego	„2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają: 1) co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej, albo 2) uprawnienia diagnosty - oraz odbyli odpowiednie szkolenie.”	Uwaga nie została uwzględniona. W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”.

		Propozycja zmiany polega na zastąpieniu punktów 1 i 2 następującą treścią: „wykształcenie wyższe i udokumentowane co najmniej 3 lata praktyki jako uprawniony diagnosta oraz odbyli odpowiednie szkolenie”. <u>Uzasadnienie:</u> Z uwagi na to, że osoby te będą miały pełne prawo do wnioskowania o nakładanie kar, a nawet cofanie uprawnień, pojawiają się wątpliwości czy zakres szkolenia zastąpi niezbędną wiedzę praktyczną i zapewni, że pracownicy nadzoru będą mieli wyższe kompetencje od diagnostów przez nich kontrolowanych. Naszym zdaniem, lepszym rozwiązaniem byłoby zatrudnienie pracowników, którzy mogą się wykazać co najmniej 3-letnią praktyką pracy jako uprawniony diagnosta w stacji kontroli pojazdów i dodatkowo przeszły przedmiotowe szkolenie dotyczące sposobu prowadzenia kontroli. Należy również pamiętać, że zapisy projektu ustawy nie przewidują wprowadzenia regulacji prawnych określających wymagania w stosunku do przedmiotowego szkolenia, jak i jego organizatorów, pozostawiając (poza ogólną tematyką) pełną swobodę i dowolność jego organizatorom co do jego zakresu, czasu trwania, miejsca jego realizacji (część praktyczna dotycząca badań technicznych pojazdów), kosztów, itp. Trudno jest więc nam w tym przypadku ocenić jego skuteczność oraz przydatność w kontekście przeprowadzania kontroli dotyczącej poprawności przeprowadzania badań technicznych pojazdów w SKP.	Mając na względzie, że w obecnie obowiązujących przepisach nie ma określonych wymogów dla osób, które wykonują czynności kontrolne w ramach nadzoru wydaje się, że zaproponowane wymagania są wystarczające.
	Związek Powiatów Polskich	Kwestia wymogów formalnych wobec urzędników sprawujących nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Zgodnie z zaproponowanym brzmieniem art. 83b ust. 2c czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby o bardzo specyficznych kwalifikacjach. Wymaga się bowiem alternatywnie wykształcenia średniego i udokumentowanej co najmniej 5-letniej praktyki w branży motoryzacyjnej albo	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wskazano, że osoby te powinny posiadać co najmniej wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowaną co najmniej 3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów, albo

		uprawnień diagnosty. Oznacza to, że osoba z wykształceniem wyższym administracyjnym prowadząca od 10 lat nadzór nad stacjami kontroli pojazdu jest uznana za gorszą niż sprzedawca z wykształceniem średnim, który przepracował 5 lat w salonie sprzedaży samochodów. Kuriozalność tej sytuacji aż razi. Należy zatem uwzględnić osoby, które nabyły praktyki przy sprawowaniu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów.	uprawnienia diagnosty oraz są obowiązane odbyć odpowiednie szkolenie.
	Związek Powiatów Polskich	Równie kuriozalny – w świetle całości przepisów ustawy – jest pomysł zatrudniania diagnostów w urzędach. W obecnym kształcie ustawy starosta nie ma żadnego nadzoru nad przeprowadzaniem badań technicznych. Nie wiadomo zatem co ten diagnosta miałby robić, skoro jednocześnie – zgodnie z planowanym art. 83b ust. 2e – diagnosta taki nie miałby prawa wykonywać swojego zawodu. Jest zrozumiałe, że nie powinien tego robić w powiecie, w którym byłby zatrudniony do sprawowania nadzoru, ale nie ma żadnych racjonalnych przeszkód, by zawód wykonywał w innym powiecie. Co więcej – osoby zatrudnione w starostwach mają odbyć szkolenie, które w swoim zakresie ma np. wymogi prawne dotyczące badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych oraz przeprowadzenie badania technicznego – w sytuacji gdy ta sama ustawa pozbawia wspomniane osoby jakichkolwiek uprawnień w zakresie kontroli przeprowadzania badań technicznych.	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy określa wymagania dla osób wykonujących czynności nadzoru. Zgodnie z projektowanym art. 83b ust. 2e pkt 1 osoby wykonujące czynności kontrolne w ramach nadzoru nie mogą być zatrudnione w stacji kontroli pojazdów. Należy podkreślić, że wykonywanie czynności kontrolnych nie jest ograniczone tylko i wyłącznie do osób zatrudnionych w starostwach. Jednakże, zajmowanie się w ramach obowiązków służbowych sprawowaniem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i łączenie z zatrudnieniem w stacji kontroli pojazdów mogłoby wpłynąć na powstanie sytuacji rodzących konflikt interesów, może w sposób niewłaściwy wpływać na prowadzenie postępowań administracyjnych. Należy podkreślić, że odbycie szkolenia jest wymaganiem określonym w dyrektywie 2014/45.
	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 83b ust. 2c określono, że czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej albo uprawnienia diagnosty a także odbyli odpowiednie szkolenie. W przepisach	Uwaga została częściowo uwzględniona. W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”.

		przejściowych ustawy, PISKP proponuje wprowadzenie następującego zapisu: „Osoby, które do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy pełniły nadzór nad stacjami kontroli pojazdów uznaje się za spełniające wymagania art. 83b ust. 2c pod warunkiem odbycia odpowiedniego szkolenia”. Proponowany obecnie zapis art. 83b ust. 2c bez wprowadzenia przepisów przejściowych spowoduje faktycznie uniemożliwienie wykonywania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. W zasobach kadrowych starostw nie wszystkie osoby byłyby w stanie spełnić chociażby warunek 5 lat praktyki w branży motoryzacyjnej. Osoby dotychczas nadzorujące SKP posiadają praktykę w administracji samorządowej i nie powinny być pozbawione możliwości sprawowania nadzoru nad przedsiębiorcami.	Mając na względzie zmianę wymagań dotyczących osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru, w tym nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, wprowadzenie zaproponowanego przez Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów jest zbędne.
	Grzegorz Krzemieniecki	W art. 83b ust. 2c proponuję rozważenie uzupełnienia treści dookreślającej wymogi dla osób określonych w ust. 2c: „2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają: 1) co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej, a także <u>zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów</u> albo 2) uprawnienia diagnosty - oraz <u>odbywają okresowe szkolenia doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów</u>. Opis zgłoszonej uwagi: podane w projekcie brzmienie ma charakter proceduralny i jest nieprecyzyjne. Ponadto w ust. 2d wskazuje się szkolenia, w zakresie których wymagana jest wiedza o aplikacjach informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych oraz przeprowadzania badania technicznego, a nie uwzględnia się w projekcie możliwości przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urządzeń np. twórca	Uwaga nie została uwzględniona. Jak z samej nazwy wynika zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów nie jest przewidziane dla osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru. Należy zauważyć, że projekt ustawy nie określa kto będzie przeprowadzał szkolenia, które powinny odbyć osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru.

		programu decyduje o jakości programu i komu powierzyć jego propagowanie oraz przeprowadzanie szkoleń. Zarówno producent, jak i dostawca, bez odpowiedniej wiedzy prawnej i informatycznej nie stworzyłby aplikacji wykorzystywanej w badaniach technicznych, a dostawca propagował oraz szkolił użytkowników programów.	
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie	W art. 83b ust. 2c SITK RP proponuje rozważenie uzupełnienia treści dookreślającej wymogi dla osób określonych w ust. 2c: „2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają: 1) co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej <u>oraz uzyskali zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów</u> albo 2) uprawnienia diagnosty - oraz odbywają okresowe szkolenia doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów. <u>Opis zgłoszonej uwagi:</u> podane w projekcie brzmienie ma charakter proceduralny i jest nieprecyzyjne. Ponadto w ust. 2d wskazuje się szkolenia, w zakresie których wymagana jest wiedza o aplikacjach informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych oraz przeprowadzania badania technicznego, a nie uwzględnia się w projekcie możliwości przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urządzeń np. twórca programu decyduje o jakości programu i komu powierzyć jego propagowanie oraz przeprowadzanie szkoleń. Zarówno producent, jak i dostawca, bez odpowiedniej wiedzy prawnej i informatycznej nie stworzyłby aplikacji wykorzystywanej w badaniach technicznych, a dostawca propagował oraz szkolił użytkowników programów.	Uwaga nie została uwzględniona. Jak z samej nazwy wynika, zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów nie jest przewidziane dla osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru. Należy zauważyć, że projekt ustawy nie określa kto będzie przeprowadzał szkolenia, które powinny odbyć osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru.
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	W art. 83b ust. 2c SITK RP proponuje rozważenie uzupełnienia treści dookreślającej wymogi dla osób określonych w ust. 2c: „2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają:	Uwaga nie została uwzględniona. Jak z samej nazwy wynika zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów nie jest przewidziane dla osób

		1) co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej <u>oraz uzyskali zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów</u> albo 2) uprawnienia diagnosty - oraz odbywają <u>okresowe szkolenia</u> doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów. <u>Opis zgłoszonej uwagi:</u> podane w projekcie brzmienie ma charakter proceduralny i jest nieprecyzyjne. Ponadto w ust. 2d wskazuje się szkolenia, w zakresie, których wymagana jest wiedza o aplikacjach informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych oraz przeprowadzania badania technicznego, a nie uwzględnia się w projekcie możliwości przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urządzeń np. twórca programu decyduje o jakości programu i komu powierzyć jego propagowanie oraz przeprowadzanie szkoleń. Zarówno producent, jak i dostawca, bez odpowiedniej wiedzy prawnej i informatycznej nie stworzyłby aplikacji wykorzystywanej w badaniach technicznych, a dostawca propagował oraz szkolił użytkowników programów.	wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru. Należy zauważyć, że projekt ustawy nie określa kto będzie przeprowadzał szkolenia, które powinny odbyć osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru.
	Transportowy Dozór Techniczny	W art. 83b w nowoprojektowanym ust. 2c TDT proponuje następujące brzmienie zdania pierwszego: <i>„2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy starostwa, z zastrzeżeniem art. 83b ust. 3, którzy posiadają: (...)”.</i> Proponowane brzmienie ww. przepisu będzie kompatybilne z częścią nadzoru wykonywanego przez TDT, gdzie czynności nadzorcze w ramach kontroli mogą wykonywać pracownicy TDT (vide projektowany art. 83j ust. 2 projektu ustawy). Wskazanie w przypadku starostw, że czynności kontrolne mogą przeprowadzać pracownicy a nie osoby (z którymi współpraca może zostać nawiązana w każdej dowolnej formie a odpowiedzialność może być ograniczona/wyłączona) zagwarantuje wykonywanie czynności w sposób rzetelny	Uwaga nie została uwzględniona. W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”. Za pomocą takiego rozwiązania czynności kontrolne w ramach nadzoru będą mogły wykonywać również pracownicy starostw. Nie jest możliwe wpisanie wprost do przepisu, że czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy starostwa, ponieważ organem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów jest starosta.

		i wiarygodny wraz z poniesieniem ewentualnej odpowiedzialności wynikającej ze stosunku pracy.	
	Stowarzyszenie Ekspertów Techniki Motoryzacyjnej i Diagnostów Samochodowych „Ruch Drogowy”	Art. 83b „2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają: 1) co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej albo 2) uprawnienia diagnosty – oraz odbyli odpowiednie szkolenie.” Jeżeli chodzi o kontrolowanie diagnosty podmiot uważa, że powinien mieć zastosowanie rozszerzony zapis: pkt 1 - <u>co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę na stanowisku obsługi lub kontroli pojazdów</u> – branża motoryzacyjna jest pojęciem szeroko rozumianym – np. sklep motoryzacyjny, co nie przedkłada się na poziom wiedzy odnośnie sposobu wykonywania badania technicznego jak i budowy pojazdu. pkt 2 - <u>uprawnienia diagnosty oraz udokumentowaną co najmniej 2 letnią praktykę w stacji kontroli pojazdów</u> – często osoba pomimo posiadanej praktyki w branży motoryzacyjnej posiada uprawnienia diagnosty nie pracując nigdy na stanowisku uprawnionego diagnosty samochodowego, co wiąże się z brakiem doświadczenia w sposobie przeprowadzania badań technicznych a w konsekwencji w ocenianiu pracy diagnosty.	Uwaga została częściowo uwzględniona. W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”. Stanowisko obsługi byłoby zbyt szerokim określeniem. Odnosząc się do propozycji zmiany pkt 2 i wprowadzenia udokumentowania przez uprawnionego diagnostę odbycia 2 letniej praktyki w stacji kontroli pojazdów, należy zauważyć, iż aby zostać diagnostą należy według projektowanych przepisów posiadać odpowiednie wykształcenie i praktykę.
	Prezydent Miasta Krakowa	Zmiana/skreślenie treści: Art. 83 b ust. 2c i 2d Nadzór starosty ograniczono wyłącznie do formalnej kontroli dokumentów oraz wymagań ustawowych. Techniczny aspekt badania technicznego tj. zakres i sposób wykonania badania przez diagnostę ma być oceniany i nadzorowany przez pracowników Transportowego Dozoru Technicznego. Brak podstawy do zrównania wymogów stawianych pracownikom starostw z pracownikami TDT.	Uwaga nie została uwzględniona. W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”. Mając na względzie, że za pomocą takiego rozwiązania czynności kontrolne w ramach nadzoru będą mogły wykonywać również pracownicy starostw oraz zmniejszony

		W przypadku jednak utrzymania dotychczasowych zapisów w projekcie, konieczne jest wprowadzenie co najmniej rocznego okresu przejściowego dla starostw w celu spełnienia wymagań.	został okres praktyki, nie jest konieczne wprowadzenie co najmniej rocznego okresu przejściowego dla starostw w celu spełnienia wymagań.
Art. 1 pkt 11 lit. b (art. 83b ust. 2c i 2d)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Proponujemy wykreślić tę normę. Wymagania adresowane do pracowników starosty nie korespondują z tak okrojonym nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów jaki proponuje się w projekcie. Domyślać się można intencji ustawodawcy, a mianowicie zapewnieniu odpowiednim podmiotom (dedykowanym ośrodkom szkolenia) uczestników szkoleń.	Uwaga nie została uwzględniona. Mając na względzie, że w obecnie obowiązujących przepisach nie ma określonych wymogów dla osób, które wykonują czynności kontrolne w ramach nadzoru wydaje się, że zaproponowane wymagania nie są zawyżone.
	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	W art. 1 pkt 11 lit. b OSDS proponuje: <i>po ust. 2b dodaje się ust. 2c-2e w brzmieniu:</i> <i>„2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają:</i> 1) <i>co najmniej wykształcenie średnie</i> 2) <i>udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej w tym przynajmniej rok na Stacji Kontroli Pojazdów.</i> 3) <i>uprawnienia diagnosty</i> 4) <i>posiadają ważne zaświadczenie o odbyciu szkolenia.</i> <i>2d. 1. Szkolenie, o którym mowa w ust. 2c pkt 4, obejmuje swoim zakresem co najmniej czynności kontrolne oraz rozwiązania techniczne zgodne z aktualnym poziomem wiedzy technicznej i obowiązujące wymogi prawne dotyczące homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacje informatyczne wykorzystywane w badaniach technicznych oraz przeprowadzanie badania technicznego</i> <i>2e. Odbycie szkolenia, o którym mowa w pkt 1 potwierdzane jest zaświadczeniem, które jest ważne przez okres dwóch lat.</i> Uzasadnienie: OSDS uważa, że wprowadzenie zaostżenia wymagań dla osób nadzorujących proces badań technicznych	Uwaga nie została uwzględniona. W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”. Zaproponowane przez OSDS nowe brzmienie art. 84b ust. 2c jest wygórowane, ponieważ projektodawca dopuścił zamiast posiadania 3-letniej praktyki w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenia w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów, posiadanie uprawnień diagnosty. Nadmiarowe jest wprowadzenie proponowanego ust. 2e. Odnosząc się do propozycji uwzględnienia pracowników Transportowego Dozoru Technicznego w przeprowadzaniu czynności kontrolnych w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów należy zauważyć, że zgodnie z art. 83b ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym starosta może powierzyć, w drodze porozumienia, czynności kontrolne Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

		spowoduje że to pracownicy o wysokich kwalifikacjach będą kontrolowali pracę tak Stacji Kontroli Pojazdów jak i pracę diagnostów. Ich decyzje nie będą podważane z braku kompetencji. Uważamy, że osoby kontrolujące w imieniu Państwa Polskiego powinny posiadać najwyższe kwalifikacje. Powinno być dookreślone kto prowadzi szkolenia dla pracowników nadzoru. Uważamy, że powinno być tutaj wskazanie na Transportowy Dozór Techniczny. Organ ten powinien być wyznaczony również do interpretacji przepisów dotyczących sposobu przeprowadzania badań technicznych oraz odpowiedzialny za ujednolicenie procedur w skali kraju. Wprowadzenie takiego rozwiązania spowoduje zmniejszenie kosztów nadzoru Państwa oraz wprowadzi ujednolicenie stosowania aktów prawnych jak i sposobu przeprowadzania badań technicznych w całym kraju. Wypracowane rozwiązania ogólnopolskich będzie przekazywane podczas szkolenia nadzoru jak i wykładowców ośrodków	
Art. 1 pkt 11 lit. b (art. 83b ust. 2d)	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	W art. 83b w ust. 2d jest zapis: „2d. Szkolenie, o którym mowa w ust. 2c, obejmuje ...” – chyba to jest jakiś błąd, ponieważ w ust. 2c jest mowa o kontroli a nie o szkoleniu.	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z art. 83b w ust. 2c w tiretem stanowiącym część wspólną, czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą sprawować osoby, które odbyły odpowiednie szkolenie. W związku z tym, cytowane odesłanie jest prawidłowe.
	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 83b ust. 2d projekt nie precyzuje, w której jednostce urzędnicy starostw sprawujący nadzór nad podmiotami prowadzącymi SKP mieliby odbywać obowiązkowe szkolenie. Według oceny PISKP szkolenie takie mogłoby być prowadzone przez ośrodki szkolenia diagnostów. Norma określa też zakres przedmiotowy szkoleń, który obejmuje także wymogi prawne dotyczące homologacji. Mając na względzie funkcje, które mają pełnić te szkolenia tj. przygotowanie do nadzoru nad przedsiębiorcami, wymóg szkoleń w zakresie homologacji według naszej oceny nie jest konieczny.	Uwaga nie została uwzględniona. W opinii Ministerstwa Infrastruktury zakres szkolenia, o którym mowa w art. 83b ust. 2d, pozwoli na zdobycie wiedzy, która w sposób dostateczny umożliwi przeprowadzenie czynności kontrolnych.

		PISKP postuluje wykreślenie z ust. 2d sformułowania: „obowiązujące wymogi prawne dotyczące homologacji”.	
Art. 1 pkt 11 lit. b (art. 83b ust. 2e)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	„Osoby, o których mowa w ust. 2c /.../ Do pkt 4 Konsekwentnie proponujemy wykreślić.	Uwaga nie została uwzględniona. Dla zapewnienia całkowitej bezstronności działań z obszaru nadzoru wprowadzono w art. 83b ust. 2e określający katalog czynności bądź działań, których nie mogą wykonywać osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru. Jednakże, projektodawca nie może odnieść się szczegółowo do zgłoszonej uwagi, ponieważ nie została ona uzasadniona.
Art. 1 pkt 11 lit. b (art. 83b ust. 2e pkt 1) + uzasadnienie	Radosław Hajdus	Jestem pracownikiem starostwa zajmującym się między innymi sprawowaniem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Na tym stanowisku pracuje w pełnym wymiarze czasu pracy. Jednocześnie pracuję na część etatu, jako diagnosta na stacji kontroli pojazdów w innym powiecie. W związku z proponowaną zmianą ustawy – Prawo o ruchu drogowym będę musiał z jednej pracy zrezygnować. Uważam, że taka zmiana przepisów jest bardzo krzywdząca, dlatego uprzejmie proszę o uwzględnienie takiej sytuacji w pracach legislacyjnych nad projektem ustawy. Być może takich osób jak ja jest więcej w skali całego kraju. W tej sytuacji nieprawdą jest zdanie zawarte w uzasadnieniu projektu cyt.: „Wskazać należy, że przedmiotowy projekt nie przewiduje pozbawienia zatrudnienia pracowników starostw, którzy obecnie wykonują czynności kontrolne w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów,.....” <u>Odpowiedź Pani Małgorzaty Kaniewskiej, Dyrektor Wydziału Komunikacji i Transportu w Starostwie Powiatowym w Poznaniu na ww. wystąpienie:</u> <i>„Szanowny Panie, ze zdumieniem odebrałam Pańską informację. Moja wiedza nie upoważnia mnie do</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Cytowane zdanie z uzasadnienia projektu dotyczy podziału zadań w ramach nowej koncepcji funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów. Zgodnie z projektowanym art. 83b ust. 2e pkt 1 osoby wykonujące czynności kontrolne w ramach nadzoru nie mogą być zatrudnione w stacji kontroli pojazdów. Należy podkreślić, że przepis pozostawia możliwość wykonywania czynności kontrolnych nie tylko pracownikom starostw. Jednakże, zajmowanie się w ramach obowiązków służbowych sprawowaniem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i łączenie z zatrudnieniem w stacji kontroli pojazdów mogłoby wpłynąć na powstanie sytuacji rodzących konflikt interesów oraz może w sposób niewłaściwy wpływać na prowadzenie postępowań administracyjnych.

		<i>zgodzenia się z Pańskim poglądem co do powszechności zjawiska, o którym Pan nas informuje. Powiem więcej – od Pana dowiaduję się o takim rozwiązaniu i z troską zadaję sobie pytanie czy to nie jest jednak konfliktem interesów...?”</i>	
Art. 1 pkt 9 lit. b (art. 83b ust. 2e pkt 1)	Transport i Logistyka Polska	Projektowane rozwiązanie wskazuje na możliwość wyłączenia z grupy uprawnionych do dokonywania czynności kontrolnych w ramach nadzoru nad SKP tylko osób zatrudnionych w stacji kontroli pojazdów, nie uwzględniając wykonywania pracy z tytułu innego zobowiązania, np. wynikającego z przepisów kodeksu cywilnego. Proponujemy rozważenie możliwości wyłączenia również takich osób i następujące brzmienie pkt 1 art. 83b ust. 2e: <i>„1) wykonywać pracy w stacji kontroli pojazdów,”.</i>	Uwaga została uwzględniona.
Art. 1 pkt 12 (art. 83c)	Polski Związek Motorowy	Skreślić pkt 12 dot. art. 83 – wprowadzenie kontroli bez zawiadomienia spowoduje niemożliwość jej przeprowadzenia, ponieważ w przeważającej większości wypadków przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów nie przebywają na niej, a wyłącznie diagności, którzy nie są uprawnienia do reprezentowania przedsiębiorcy. Kontrolujący nie uzyska dostępu do niezbędnej dokumentacji. Poza tym w pkt jest powołanie się na nieistniejący w projekcie art. 83b ust. 1	Uwaga została uwzględniona.
	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Do kontroli działalności /.../ 83b ust. 2 pkt 1a i 1b Brak pkt 1 /błąd legislacyjny/	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Przepis został usunięty z projektu.
	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 83c popełniono błąd redakcyjny zamiast: ust. 2 pkt 1a i 1b, powinno być ust. 2 pkt 1 lit. a i b.	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Przepis został usunięty z projektu.
	Transportowy Dozór Techniczny	W art. 83c TDT proponuje usunięcie odesłania do art. 83b ust. 2 pkt 1b. Należy zauważyć, że art. 83b ust. 2 nie zawiera pkt 1b.	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Przepis został usunięty z projektu.
	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej	W art. 83c popełniono błąd redakcyjny zamiast: ust. 2 pkt 1a i 1b, powinno być ust. 2 pkt 1 lit. a) i b).	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Przepis został usunięty z projektu.
	Prezydent Miasta Krakowa	Usunięcie przywołania do nieistniejącego pkt. 1b w art. 83bust. 2	Uwaga jest bezprzedmiotowa.

			Przepis został usunięty z projektu.
Art. 1 pkt 13 (art. 83d-83m)	Grzegorz Krzemieniecki	W dodanych art. 83d-83m proponuje się rozważenie użycia wyrazów lub sformułowań, które mogą być używane tylko zamiennie. Ponadto wyklucza się w projekcie możliwość przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urzędzeń. Wskazuje się na organizowanie seminariów przez podmioty, które nigdy nie były wiodące w zakresie sporządzanych stanowisk, czy przedstawiania materiałów odnoszących się do przeprowadzania badań technicznych pojazdów. W związku z powyższym, proponowane jest poniższe brzmienie: „Art. 83d. 1. Szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz <u>okresowe szkolenia</u> doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów. <u>2. Szkolenia, o których mowa</u> w ust. 1, są realizowane zgodnie z programem i obejmują: 1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń; 2) część praktyczną w zakresie przeprowadzania badań technicznych. 3. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów. 4. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu: 1) szkolenia dla kandydatów na diagnostów, 2) <u>okresowego szkolenia</u> doskonalenia zawodowego – pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach. Art. 83e. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów może prowadzić przedsiębiorca, który: 1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonych szkoleń lub <u>okresowych szkoleń</u> doskonalenia zawodowego, w tym salę wykładową i pomieszczenie biurowe;	Uwaga nie została uwzględniona. Nie jest możliwa zamiana wyrażenia warsztaty na okresowe szkolenia, ponieważ nie są to synonimy. Szkolenie to cykl wykładów z jakiegoś przedmiotu, zorganizowanych w celu uzupełnienia czyjegoś wykształcenia zdobycie wiedzy, albo uzupełnienie i doskonalenie umiejętności i kwalifikacji zawodowych. Natomiast warsztaty to ogół zajęć, których celem jest pogłębianie wiedzy i doskonalenie określonych umiejętności. W <i>projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> (UC48) szkolenia są przewidziane dla kandydatów na diagnostów, a warsztaty doskonalenia zawodowego dla diagnostów. Odnosząc się do zmiany wymagań dla wykładowców prowadzących szkolenia lub warsztaty doskonalenia zawodowego należy zauważyć, że działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów nie podlega w tym momencie żadnej kontroli ani też nadzorowi, nie funkcjonuje rejestr ośrodków szkolenia diagnostów, w związku z tym Minister Infrastruktury nie posiada oficjalnych i rzetelnych danych dotyczących np. liczby ośrodków szkolenia diagnostów i wykładowców prowadzących w nich zajęcia. Mając na względzie powyższe wydaje się, że zaproponowane wymagania są wystarczające.

		2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych; 3) zapewnia prowadzenie szkoleń lub <u>okresowych szkoleń</u> doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających: a) <u>elementarną wiedzę, umiejętności i wykształcenie w zakresie zajęć teoretycznych oraz obsługi aplikacji informatycznej wykorzystywanej w badaniach technicznych;</u> b) <u>odpowiednie do prowadzonego szkolenia uprawnienia diagnosty w zakresie zajęć praktycznych.</u> (...) Opis zgłoszonej uwagi: określenia takie jak warsztaty, konferencja, seminarium czy szkolenie często są używane zamiennie, więc wskazane jest użycie zamiast „warsztaty” określenia „okresowe szkolenia”. Definicja określenia „szkolenia” swoim zakresem obejmuje zarówno elementy wykładu, jak i praktycznego ćwiczenia – dotyczy całego projektu. W zakresie prowadzonych szkoleń należy uwzględnić wszystkie podmioty uczestniczące w procesie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów, dlatego proponuję zmianę tj. nadanie w art. 83e w ust. 1 pkt 3 lit. a i b brzmienia umożliwiającego prowadzenia szkoleń przez wykładowców dysponujących odpowiednią wiedzą potrzebną do realizacji celów określonych w projekcie. Uprawnienia diagnosty albo wyższe wykształcenie nie daje gwarancji właściwej edukacji, rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu. Liczą się także kreatywność i konsekwencja w działaniu, a taką mogą dostarczyć wykładowcy nie uwzględnieni w projekcie – jestem tego żywym dowodem.	
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie	W dodanych art. 83d-83m SITK RP proponuje rozważenie użycia wyrazów lub sformułowań, które mogą być używane tylko zamiennie. Ponadto wyklucza się w projekcie możliwość przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urządzeń. Wskazuje się na organizację seminariów przez podmioty, które nigdy nie	Uwaga nie została uwzględniona. Nie jest możliwa zamiana wyrażenia warsztaty na okresowe szkolenia, ponieważ nie są to synonimy. Szkolenie to cykl wykładów z jakiegoś przedmiotu, zorganizowanych w celu uzupełnienia

		były wiodące w zakresie sporządzanych stanowisk, czy przedstawiania materiałów odnoszących się do przeprowadzania badań technicznych pojazdów. W związku z powyższym, SITK RP proponuje poniższe brzmienie: „Art. 83d. 1. Szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz <u>okresowe szkolenia</u> doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów. 2. <u>Szkolenia, o których mowa w ust. 1</u>, są realizowane zgodnie z programem i obejmują: 1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń; 2) część praktyczną w zakresie przeprowadzania badań technicznych. 3. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów. 4. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu: 1) szkolenia dla kandydatów na diagnostów, 2) <u>okresowego szkolenia</u> doskonalenia zawodowego – pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach. Art. 83e. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów może prowadzić przedsiębiorca, który: 1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonych szkoleń lub okresowych szkoleń doskonalenia zawodowego, w tym salę wykładową i pomieszczenie biurowe; 2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych; 3) zapewnia prowadzenie szkoleń lub <u>okresowych szkoleń</u> doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających: a) <u>elementarną wiedzę, umiejętności i wykształcenie w zakresie zajęć teoretycznych oraz obsługi aplikacji informatycznej wykorzystywanej w badaniach technicznych;</u>	czyjegoś wykształcenia zdobycie wiedzy, albo uzupełnienie i doskonalenie umiejętności i kwalifikacji zawodowych. Natomiast warsztaty to ogół zajęć, których celem jest pogłębianie wiedzy i doskonalenie określonych umiejętności. W <i>projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> (UC48) szkolenia są przewidziane dla kandydatów na diagnostów, a warsztaty doskonalenia zawodowego dla diagnostów. Odnosząc się do zmiany wymagań dla wykładowców prowadzących szkolenia lub warsztaty doskonalenia zawodowego należy zauważyć, że działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów nie podlega w tym momencie żadnej kontroli ani też nadzorowi, nie funkcjonuje rejestr ośrodków szkolenia diagnostów, w związku z tym Minister Infrastruktury nie posiada oficjalnych i rzetelnych danych dotyczących np. liczby ośrodków szkolenia diagnostów i wykładowców prowadzących w nich zajęcia. Mając na względzie powyższe wydaje się, że zaproponowane wymagania są wystarczające.

		<u>b) odpowiednie do prowadzonego szkolenia uprawnienia diagnosty w zakresie zajęć praktycznych.</u> (...) <u>Opis zgłoszonej uwagi:</u> określenia takie jak warsztaty, konferencja, seminarium czy szkolenie często są używane zamiennie, więc wskazane jest użycie zamiast „warsztaty” określenia „okresowe szkolenia”. Definicja określenia „szkolenia” swoim zakresem obejmuje zarówno forum seminaryjne i warsztaty – zawiera elementy wykładu, jak i praktycznego ćwiczenia – dotyczy całego projektu. W zakresie prowadzonych szkoleń należy uwzględnić wszystkie podmioty uczestniczące w procesie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów, dlatego SITK RP proponuje zmianę tj. nadanie w art. 83e w ust. 1 pkt 3 lit. a i b brzmienia umożliwiającego prowadzenia szkoleń przez wykładowców, którzy mogą być producentem i/lub dostawcą lub inną osobą z odpowiednią wiedzą potrzebną do realizacji celów określonych w projekcie. Uprawnienia diagnosty albo wyższe wykształcenie nie jest w stanie zagwarantować właściwej edukacji, rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu. Liczą się także kreatywność i konsekwencja w działaniu, a taką mogą dostarczyć wykładowcy nie uwzględnieni w projekcie. Ponadto projektowana ustawa uniemożliwia przeprowadzenie zajęć dydaktycznych prowadzonych np. przez prawników w zakresie omawiania aktów prawnych – zaproponowana przez nas zmiana umożliwia jednak prowadzenie zajęć dydaktycznych np. przez Radców Prawnych. Któż inny mógłby lepiej omówić zagadnienia prawne w gąszczu przepisów prawnych lepiej niż prawnik?	
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	W dodanych art. 83d-83m SITK RP proponuje rozważenie użycia wyrazów lub sformułowań, które mogą być używane tylko zamiennie. Ponadto wyklucza się w projekcie możliwość przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urządzeń. Wskazuje się na organizację seminariów przez podmioty, które nigdy nie	Uwaga nie została uwzględniona. Nie jest możliwa zamiana wyrażenia warsztaty na okresowe szkolenia, ponieważ nie są to synonimy. Szkolenie to cykl wykładów z jakiegoś przedmiotu, zorganizowanych w celu uzupełnienia

		były wiodące w zakresie sporządzanych stanowisk, czy przedstawiania materiałów odnoszących się do przeprowadzania badań technicznych pojazdów. W związku z powyższym, SITK RP proponuje poniższe brzmienie: „Art. 83d. 1. Szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz <u>okresowe szkolenia</u> doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów. 2. <u>Szkolenia, o których mowa w ust. 1</u>, są realizowane zgodnie z programem i obejmują: 1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń; 2) część praktyczną w zakresie przeprowadzania badań technicznych. 3. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów. 4. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu: 1) szkolenia dla kandydatów na diagnostów, 2) <u>okresowego szkolenia</u> doskonalenia zawodowego – pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach. Art. 83e. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów może prowadzić przedsiębiorca, który: 1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonych szkoleń lub okresowych szkoleń doskonalenia zawodowego, w tym salę wykładową i pomieszczenie biurowe; 2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych; 3) zapewnia prowadzenie szkoleń lub <u>okresowych szkoleń</u> doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających: <u>a) elementarną wiedzę, umiejętności i wykształcenie w zakresie zajęć teoretycznych oraz obsługi aplikacji informatycznej wykorzystywanej w badaniach technicznych;</u>	czyjegoś wykształcenia zdobycie wiedzy, albo uzupełnienie i doskonalenie umiejętności i kwalifikacji zawodowych. Natomiast warsztaty to ogół zajęć, których celem jest pogłębianie wiedzy i doskonalenie określonych umiejętności. W <i>projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> (UC48) szkolenia są przewidziane dla kandydatów na diagnostów, a warsztaty doskonalenia zawodowego dla diagnostów. Odnosząc się do zmiany wymagań dla wykładowców prowadzących szkolenia lub warsztaty doskonalenia zawodowego należy zauważyć, że działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów nie podlega w tym momencie żadnej kontroli ani też nadzorowi, nie funkcjonuje rejestr ośrodków szkolenia diagnostów, w związku z tym Minister Infrastruktury nie posiada oficjalnych i rzetelnych danych dotyczących np. liczby ośrodków szkolenia diagnostów i wykładowców prowadzących w nich zajęcia. Mając na względzie powyższe wydaje się, że zaproponowane wymagania są wystarczające.

		<u>b) odpowiednie do prowadzonego szkolenia uprawnienia diagnosty w zakresie zajęć praktycznych.</u> (...) <u>Opis zgłoszonej uwagi:</u> określenia takie jak warsztaty, konferencja, seminarium czy szkolenie często są używane zamiennie, więc wskazane jest użycie zamiast „warsztaty” określenia „okresowe szkolenia”. Definicja określenia „szkolenia” swoim zakresem obejmuje zarówno forum seminaryjne i warsztaty – zawiera elementy wykładu, jak i praktycznego ćwiczenia – dotyczy całego projektu. W zakresie prowadzonych szkoleń należy uwzględnić wszystkie podmioty uczestniczące w procesie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów, dlatego SITK RP proponuje zmianę tj. nadanie w art. 83e w ust. 1 pkt 3 lit. a i b brzmienia umożliwiającego prowadzenia szkoleń przez wykładowców, którzy mogą być producentem i/lub dostawcą lub inną osobą z odpowiednią wiedzą potrzebną do realizacji celów określonych w projekcie. Uprawnienia diagnosty albo wyższe wykształcenie nie jest w stanie zagwarantować właściwej edukacji, rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu. Liczą się także kreatywność i konsekwencja w działaniu, a taką mogą dostarczyć wykładowcy nie uwzględnieni w projekcie. Ponadto projektowana ustawa uniemożliwia przeprowadzenie zajęć dydaktycznych prowadzonych np. przez prawników w zakresie omawiania aktów prawnych – zaproponowana przez nas zmiana umożliwia jednak prowadzenie zajęć dydaktycznych np. przez Radców Prawnych. Któż inny mógłby lepiej omówić zagadnienia prawne w gąszczu przepisów prawnych lepiej niż prawnik?	
Art. 1 pkt 13 (art. 83d ust. 4)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich	SIMP proponuje wprowadzić zmianę dot. obecności dla szkolenia dla kandydatów na diagnostów z obowiązkiem uczestniczenia w co najmniej 80% godzin zamiast 100 %. <u>Uzasadnienie:</u> Szkolenie dla kandydatów na diagnostów obejmuje wg rozporządzenia 116 godzin zajęć teoretycznych i praktycznych. Szkolenie to w większości	Uwaga została częściowo uwzględniona. Kandydat na diagnostę otrzyma zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, jeżeli uczestniczył w minimum 80% zajęć z części teoretycznej oraz we wszystkich

		ośrodków prowadzone są w weekendy ze względu na to, że kandydaci na diagnostów to zawodowo czynnie pracujące osoby. Siłą rzeczy szkolenie takie jest prowadzone na przestrzeni kilku, zazwyczaj 6-8 tygodni. W trakcie tak długiego okresu czasu może zdarzyć się jakieś zdarzenie losowe np. pogrzeb najbliższej osoby, które wymusi nieobecność w 1-2 dniowa podczas całego cyklu szkolenia. Oczywiście należy zachować 100% obecność dla warsztatów doskonalenia zawodowego, które trwają znacznie krócej. <i>„4. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu:</i> <i>1) szkolenia dla kandydatów na diagnostów,</i> <i>2) warsztatów szkolenia zawodowego</i> <i>- pod warunkiem uczestnictwa w minimum 80% przewidzianych zajęć dla szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz wszystkich zajęciach dla warsztatów doskonalenia zawodowego”.</i>	przewidzianych w programie zajęciach z części praktycznej.
Art. 1 pkt 13 (art. 83e ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	W art. 1 pkt 13 OSDS proponuje: <i>Art. 83e. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów może prowadzić przedsiębiorca, który:</i> <i>1) dysponuje warunkami lokalowymi odpowiednie do zakresu prowadzonych szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego.</i> <i>2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych;</i> <i>3) zapewnia prowadzenie szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających:</i> <i>a) dokumenty potwierdzające uprawnienia diagnosty</i> <i>b) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych mechanika lub transport,</i> <i>c) udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją; w tym jeden rok na Stacji Kontroli Pojazdów.</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Odnosząc się do zmiany wymagań dla wykładowców prowadzących szkolenia lub warsztaty doskonalenia zawodowego należy zauważyć, że działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów nie podlega w tym momencie żadnej kontroli ani też nadzorowi, nie funkcjonuje rejestr ośrodków szkolenia diagnostów, w związku z tym Minister Infrastruktury nie posiada oficjalnych i rzetelnych danych dotyczących np. liczby ośrodków szkolenia diagnostów i wykładowców prowadzących w nich zajęcia. Mając na względzie powyższe wydaje się, że zaproponowane w tym zakresie wymagania są wystarczające.

		d) udokumentowane uczestnictwo co 2 lata w seminariach przeprowadzanych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego; 4) posiada zbiory odpowiednich przepisów oraz pomoce i środki dydaktyczne zapewniające prowadzenie zajęć zgodnie z obowiązującym programem szkolenia lub warsztatów doskonalenia zawodowego; 5) nie został prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe – dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej; 6) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego została otwarta likwidacja lub ogłoszono upadłość. Uzasadnienie: OSDS uważa, że osoby szkolące diagnostów samochodowych powinny posiadać najwyższe kwalifikacje oraz spełniać najwyższe standardy nauczania. Uważamy, że posiadanie wykształcenia wyższego przez wykładowcę jest minimum minimum wymagań dla prowadzenia nauczania - szkolenia. Jest to też zgodne z wymaganiami, które obowiązują nauczycieli zawodu. Uważamy, że zwolnienie z posiadania wykształcenia pedagogicznego jest już dużym odstępstwem jednakże przy szkoleniu zawodowym możliwym do pominięcia.	
Art. 1 pkt 13 (art. 83e ust. 1 pkt 1)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich	SIMP proponuje w tym artykule w ust. 1 pkt 1 zastąpienie słowa „posiada” słowem „dysponuje” tj. 1) dysponuje warunkami lokalowymi odpowiednimi do zakresu prowadzonych szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego, w tym salą wykładową i pomieszczeniem biurowym. <u>Uzasadnienie:</u> Bardzo dużo jednostek prowadzących obecnie szkolenia w tym szkolenia na diagnostów i szkolenia okresowe dla diagnostów, nie posiada własnych lokali do ich przeprowadzania, natomiast jest ich dysponentem np. na podstawie umów najmu lub	Uwaga nie została uwzględniona. Należy przypomnieć, że zgodnie z art. 83 ust. 3 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami

		dzierżawy. Należy zaznaczyć, że obecnie swoje lokale wynajmują dla tych jednostek szkoleniowych również organy administracji samorządowej w tym szkoły i uczelnie, co stanowi dla nich dodatkowy dochód.	przeprowadzania tych badań. W odniesieniu do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów również projektodawca zastosował wymóg posiadania warunków lokalowych odpowiednich do zakresu prowadzonych szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego, w tym sali wykładowej i pomieszczenia biurowego, który będzie podlegał weryfikacji przez starostę na etapie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów. W toku weryfikacji spełnienia przez przedsiębiorcę wymagań należy mieć na uwadze art. 336 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1740, z późn. zm.) zgodnie z którym posiadaczem rzeczy jest zarówno ten, kto nią faktycznie włada jak właściciel (posiadacz samoistny), jak i ten, kto nią faktycznie włada jak użytkownik, zastawnik, najemca, dzierżawca lub mający inne prawo, z którym łączy się określone władztwo nad cudzą rzeczą (posiadacz zależny).
Art. 1 pkt 13 (art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. a)	Transport i Logistyka Polska	Projektowany przepis zawiera odniesienie do nieistniejących obecnie dziedzin i tytułów naukowych. Proponujemy dostosowanie tego przepisu do załącznika do obowiązującego rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 20 września 2018 r. (Dz. U. poz. 1818), pt. „Klasyfikacja dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych” i użycie w projektowanym przepisie dziedzin i dyscyplin np. z lp. 2 pkt 6 - inżynieria lądowa i transport oraz lp. 2 pkt 8 - inżynieria mechaniczna. Odwołania do tych dziedzin i dyscyplin zawarte są w projektowanym art. 83h ust. 4 pkt 1 i 2 uprd.	Uwaga nie została uwzględniona. Dostosowanie przepisu do <i>rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 20 września 2018 r. w sprawie dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych</i> (Dz. U. poz. 1818) sprawi, że osoby, które spełniają pozostałe wymagania, a zdobyły wykształcenie przed 2018 r. nie będą mogły ubiegać się o zatrudnienie jako wykładowca w ośrodku szkolenia diagnostów.

Art. 1 pkt 13 (art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. b)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	„motoryzacja” sformułowanie nieostre i zbyt pojemne, aby mogło stanowić kryterium zatrudnienia; OSSWK zwraca uwagę, że np. wulkanizator ma także do czynienia z „motoryzacją”	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zwrócić uwagę, że wykładowca prowadzący szkolenia lub warsztaty doskonalenia zawodowego powinien spełniać łącznie wymagania określone w projektowanym art. 83e ust. 1 pkt 3. Oprócz udokumentowanej co najmniej 5-letniej praktyki zawodowej w dziedzinie związanej z motoryzacją, wykładowca powinien posiadać dokumenty potwierdzające uprawnienia diagnosty albo wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych mechanika lub transport.
Art. 1 pkt 13 (art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c)	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Artykuł 83e ust. 1 pkt 3 lit. c wprowadza obowiązek uczestnictwa każdego diagnosty w dwudniowym seminarium prowadzonym przez Dyrektorów ITS lub TDT. Z uzasadnienia wynika, że w kraju pracuje ok. 10 tys. diagnostów, więc w tej sytuacji dziwi nas zapis ust. 2, gdzie zobowiązuje się Dyrektorów ITS i TDT do organizowania takich seminariów co najmniej 2 razy w roku, czyli Ministerstwo Infrastruktury zgadza się na organizowanie takich seminariów dla 2.500 diagnostów na raz albo z góry zakłada, że należy ustawowo utrudnić obecnym diagnostom pozostanie w tym zawodzie. W związku z tym uważamy, że w ust. 2 ustawowa częstotliwość organizacji tych seminariów powinna być raczej raz w tygodniu a nie 2 razy w roku! Ponadto, zwracamy uwagę, że przepisy w zakresie odbywania seminariów zapewniające monopol szkoleniowy dla ITS i TDT, zapewniają im ok. 2,5 mln przychodu co 2 lata oraz przekształcają te instytucje w instytucje szkoleniowe, ponieważ, aby przeszkolić co 2 lata 10 tys. diagnostów, praktycznie w każdy dzień roboczy muszą w tych obydwu instytucjach być szkolne po 40 osób.	Uwaga nie została uwzględniona. Należy podkreślić, że art. 83e ust. 1 wymienia warunki jakie powinien spełnić przedsiębiorca, aby prowadzić działalność regulowaną w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów. Stosownie do pkt 3 lit. c jednym z nich jest zapewnienie prowadzenia szkoleń dla warsztatów doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających udokumentowane uczestnictwo co 2 lata w seminariach przeprowadzanych przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Seminaria będą przeprowadzane nie rzadziej niż raz na pół roku. W związku z powyższym, wspomniane seminaria nie dotyczą diagnostów.

	Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz	Projekt w naszej ocenie jest sprzeczny z zasadą spójności i transparentności procesu stanowienia prawa, jak również z powszechnie stosowaną praktyką legislacyjną. Uważamy, że celowe jest, aby w proponowanych postanowieniach ustawy nie przywoływano nazwy własnej Kierownika jednego z instytutów badawczych, tj.: Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego. Dla zachowania zasady przejrzystości i równego traktowania wszystkich podmiotów obrotu prawnego (w tej samej lub zbliżonej dziedzinie) oraz adekwatnej implementacji wymagania art. 13 pkt 2 <i>dyrektywy 2014/45/EU</i> w tekście ustawy należy przywołać wyłącznie właściwy organ władzy publicznej, Instytut badawczy z definicji nie jest taki organem. Należy nadmienić, że Rządowe Centrum Legislacji w załączniku do raportu z konsultacji publicznych do <i>projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> (numer w wykazie UC65) pozytywnie rozpatrzyło naszą opinię przytoczoną na stronie 177 i 178 (patrz: https://legislacja.gov.pl/docs//2/12290511/12382597/dokument333206.pdf). Aktualny projekt zmiany ustawy (z pewnymi korektami słownymi), mimo pozytywnej oceny RCL nadal definiuje w projekcie umocowanie prawne Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego. Należy zaznaczyć, że Minister właściwy ds. transportu na przestrzeni wielu lat wielokrotnie definiował podmioty realizujące zadania ustawowe na poziomie aktu wykonawczego. Przykład takiego rozwiązania polegającego na bezimiennym przywołaniu podmiotu odpowiedzialnego możemy odczytać w art. 80bh ust. 3 i 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 poz. 110). Bazując na art. 80bh ustawy – stosownym rozporządzeniem Ministra jako „podmiot odpowiedzialny” wyznaczono Instytut Transportu Samochodowego. Dlatego zasadne jest, aby także w tej w kwestii, przede wszystkim z prawnego punktu widzenia, ilekroć mowa	Uwaga nie została uwzględniona. Należy wyjaśnić, że rozpatrzenie uwag przedstawionych w załączniku do raportu z konsultacji publicznych do <i>projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> (UC65) dokonało Ministerstwo Infrastruktury. Ponadto, wniesiona przez Przemysłowy Instytut Motoryzacji uwaga została rozpatrzona „Uwaga nieaktualna. Zadania w zakresie egzaminowania diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego”. Artykuł 80bh ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – <i>Prawo o ruchu drogowym</i> dotyczy prowadzenia elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i dlatego ustawodawca zdecydował w rozporządzeniu o określeniu podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu, natomiast powierzenie zadania jakim jest prowadzenie seminariów i kwestia wystawienia zaświadczenia jest materią ustawową, dlatego również w projekcie ustawy powinien zostać określony organ odpowiedzialny za ich wykonanie.

		jest w projekcie zmiany ustawy o Dyrektorsze Instytutu Transportu Samochodowego zamiennie przytoczyć sformułowanie „Dyrektor podmiotu odpowiedzialnego” lub inne sformułowanie ekwiwalentne. Takie rozwiązanie nie ma negatywnego wpływu na oczekiwany skutek prawny projektu ustawy, gdyż stosowny zapis precyzujący Dyrektora podmiotu odpowiedzialnego i inne niezbędne uszczegółowienia mogą być wskazane w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 84b ust. 1 opiniowanego projektu zmiany ustawy. Niektóre państwa członkowskie Unii Europejskiej w ramach implementacji dyrektywy 2014/45/UE wskazują w swych krajowych regulacjach prawnych wyłącznie właściwy organ, jakim jest władza homologacyjna. Władza homologacyjna może powierzyć realizację niektórych zadań np. związanych z egzaminowaniem diagnostów, innym jednostkom uznanym przez ten organ, pozostając w tych działaniach organizatorem i organem odpowiedzialnym.	
Art. 1 pkt 13 (art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c oraz ust. 2-6)	Grzegorz Krzemieniecki	Wnoszę o odstąpienie w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w art. 83e w ust. 1 pkt 3 lit. c i ust. 2 do 6. Wskazuje się w projekcie ustawy na obowiązkowe uczestnictwo w seminariach, ich czasie i opłatach, gdy nie ma jakichkolwiek potwierdzeń wskazujących, że negatywny wpływ na jakość badań technicznych ma dotychczasowa forma prowadzonych szkoleń. Marginalizowanie działalności wiodących ośrodków szkolących diagnostów oraz kandydatów na diagnostów mija się z oczekiwanym celem, dlatego uważam, że gwarantem właściwej edukacji rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu nie są proponowane obszary seminariów. Raczej zapewnią one stałe przychody i egzystencję instytucjom nadzorowanym przez projektodawcę. Ponadto narażają na wydatki ponoszone przez osoby wymienione w tych przepisach i będą miały wpływ na wysokość opłat za szkolenia, o których mowa w art. 83d.	Uwaga nie została uwzględniona. Należy podkreślić, że seminaria są organizowane dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów. Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że „zapewnią one stałe przychody i egzystencję instytucją nadzorowanym przez projektodawcę”, ponieważ będzie to przychód w niewielkiej wysokości. W przypadku gdy 80 wykładowców zgłosi udział w seminariach (po 40 wykładowców u Dyrektora TDT i Dyrektora ITS), wówczas roczny dochód wyniesie po 10 000 zł.
	Stowarzyszenie Inżynierów i	SITK RP wnosi o odstąpienie w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w art. 83e w ust. 1 pkt	Uwaga nie została uwzględniona.

	Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie	3 lit. c i ust. 2 do 6. Wskazuje się w projekcie ustawy na obowiązkowe uczestnictwo w seminariach, ich czasie i opłatach, gdy nie ma jakichkolwiek potwierdzeń wskazujących, że negatywny wpływ na jakość badań technicznych ma dotychczasowa forma prowadzonych szkoleń. SITK RP w Krośnie od wielu lat prowadzi zarówno szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz organizuje seminaria szkoleniowe, w których uczestniczą uprawnienia diagności samochodowi, właściele stacji kontroli pojazdów oraz urzędnicy sprawujący nadzór nad SKP. Wysokie frekwencje i pełne sale szkoleniowe utwierdzają nas w przekonaniu, iż spora liczba osób dąży do ciągłego podnoszenia kwalifikacji zawodowych, więc SITK RP uważa, że gwarantem właściwej edukacji rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu nie są proponowane obszary seminariów. Raczej zapewniają one stałe przychody i egzystencję instytucjom nadzorowanym przez projektodawcę. Ponadto narażają na wydatki ponoszone przez osoby wymienione w tych przepisach i będą miały wpływ na wysokość opłat za szkolenia, o których mowa w art. 83d.	Należy podkreślić, że seminaria są organizowane dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów. Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że „zapewnią one stałe przychody i egzystencję instytucją nadzorowanym przez projektodawcę”, ponieważ będzie to przychód w niewielkiej wysokości. W przypadku gdy 80 wykładowców zgłosi udział w seminariach (po 40 wykładowców u Dyrektora TDT i Dyrektora ITS), wówczas roczny dochód wyniesie po 10 000 zł.
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	SITK RP wnosi o odstąpienie w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w art. 83e w ust. 1 pkt 3 lit. c i ust. 2 do 6. Wskazuje się w projekcie ustawy na obowiązkowe uczestnictwo w seminariach, ich czasie i opłatach, gdy nie ma jakichkolwiek potwierdzeń wskazujących, że negatywny wpływ na jakość badań technicznych ma dotychczasowa forma prowadzonych szkoleń. SITK RP od wielu lat prowadzi zarówno szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz organizuje seminaria szkoleniowe, w których uczestniczą uprawnienia diagności samochodowi, właściele stacji kontroli pojazdów oraz urzędnicy sprawujący nadzór nad SKP. Wysokie frekwencje i pełne sale szkoleniowe utwierdzają nas w przekonaniu, iż spora liczba osób dąży do ciągłego podnoszenia kwalifikacji zawodowych, więc SITK RP uważa, że gwarantem właściwej edukacji rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu nie są proponowane obszary seminariów. Raczej	Uwaga nie została uwzględniona. Należy podkreślić, że seminaria są organizowane dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów. Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że „zapewnią one stałe przychody i egzystencję instytucją nadzorowanym przez projektodawcę”, ponieważ będzie to przychód w niewielkiej wysokości. W przypadku gdy 80 wykładowców zgłosi udział w seminariach (po 40 wykładowców u Dyrektora TDT i Dyrektora ITS), wówczas roczny dochód wyniesie po 10 000 zł.

		zapewniają one stałe przychody i egzystencję instytucjom nadzorowanym przez projektodawcę. Ponadto narażają na wydatki ponoszone przez osoby wymienione w tych przepisach i będą miały wpływ na wysokość opłat za szkolenia, o których mowa w art. 83d.	
Art. 1 pkt 13 (art. 83e ust. 2)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	W art. 1 pkt 13 OSDS proponuje: <i>Art. 83e 2. Seminaria, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza nie rzadziej niż raz na pół roku w danym roku kalendarzowym i obejmują one przepisy dotyczące badań technicznych.</i> Uzasadnienie: Uważamy, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest wystarczającym organem do prowadzenia seminariów oraz będzie jedynym i właściwym organem odpowiedzialnym za jakość przygotowania wykładowców podobnie jak odpowiada za jakość egzaminu na diagnostę samochodowego oraz zapewni wysokie standardy tych seminariów. Nie widzimy potrzeby wprowadzania Instytutu Transportu Samochodowego do tej roli.	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z nową koncepcją systemu badań technicznych seminaria dla wykładowców będzie mógł przeprowadzać Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Obie ww. jednostki zapewnią właściwy poziom przeprowadzanych seminariów.
Art. 1 pkt 13 (art. 83e ust. 4-6)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	W art. 1 pkt 13 OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 83e ust. 4-6: <i>Art. 83e 4. Opłata za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, przeprowadzanych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego – stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i jest wnoszona na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego.</i> <i>5. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 250 zł.</i> <i>6. Uczestnictwo w seminariach jest potwierdzane zaświadczeniem wydawanym przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</i> Uzasadnienie: Zmiana powyższych zapisów jest konsekwencją wskazania jednego podmiotu odpowiedzialnego za	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z nową koncepcją systemu badań technicznych seminaria dla wykładowców będzie mógł przeprowadzać Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Obie ww. jednostki zapewnią właściwy poziom przeprowadzanych seminariów.

		kształcenie kadr dla ośrodków szkolenia diagnostów. Jest to Transportowy Dozór Techniczny.	
Art. 1 pkt 13 (art. 83f)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 83f założono, że wpis do rejestru działalności regulowanej w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów, powinien być dokonany w każdym powiecie, gdzie taka działalność będzie wykonywana. Takie rozwiązanie trzeba uznać za archaiczne ze względu na specyfikę rynku szkoleń, w którym normą są szkolenia wyjazdowe lub zdalne. Trzeba mieć również na względzie sytuację związaną z pandemią koronawirusa, która powoduje wprowadzanie zakazów i ograniczeń uniemożliwiających prowadzenie szkoleń stacjonarnych na obszarze całej Polski lub w wybranych powiatach. PISKP uważa, że podmiot prowadzący ośrodek szkolenia diagnostów powinien podlegać wpisowi do rejestru działalności regulowanej właściwym jedynie ze względu na siedzibę. W art. 83f należy dodatkowo zawrzeć normę, zgodnie z którą: „W przypadku prowadzenia warsztatów doskonalenia zawodowego, ośrodek szkolenia diagnostów może je prowadzić pod adresem innym niż określony we wpisie do rejestru ewidencji przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia”. Nie ulega wątpliwości, że prowadząc szkolenie poza siedzibą, ośrodek szkolenia mógłby zapewnić odpowiednią salę szkoleniową lub miejsce w okręgowej stacji kontroli pojazdów, np. na podstawie incydentalnej umowy najmu. Za potrzebą takiego uregulowania przemawia także fakt, że nie w każdym powiecie znajdują się ośrodki szkolenia diagnostów.	Uwaga nie została uwzględniona. Mając na względzie, że to starosta będzie sprawował nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów, zasadne jest wprowadzenie analogicznych zasad dotyczących wpisu do rejestru działalności regulowanej tak jak w przypadku przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.
	Dekra Polska	Biorąc pod uwagę aktualne możliwości techniczne i specyfikę działalności szkoleniowej DEKRA uważa, że wpis do rejestru ewidencji przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia powinien odbywać się w powiecie właściwym ze względu na siedzibę przedsiębiorcy.	Uwaga nie została uwzględniona. W celu uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów, przedsiębiorca podaje m.in. siedzibę i adres wykonywania działalności. Takie rozwiązanie ma związek

			z nadzorem oraz przeprowadzaniem czynności kontrolnych w ramach nadzoru.
Art. 1 pkt 13 (art. 83f ust. 5 i 6)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 83f ust. 5-6: 5. <i>Rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego</i> 6. <i>W przypadku gdy przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą, o której mowa w ust. 1, w jednostkach organizacyjnych położonych na obszarze różnych powiatów, jest on obowiązany</i> a) <i>zawiadomić właściwego starostę oraz starostę na którego terenie będzie prowadzić szkolenie o terminach przeprowadzanych szkoleń</i> b) <i>przedstawić zaświadczenie potwierdzające wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki</i> c) <i>złożyć oświadczenie, że posiada możliwości lokalowe</i> Uzasadnienie: Powinien być prowadzony jeden rejestr ogólnopolski. Umożliwi to kontrolę przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia. Umożliwi to także organom wydającym świadectwa kompetencji diagnosty kontrolę istnienia ośrodka szkolącego. Pozostawienie przepisów w dotychczasowej formie może doprowadzić do sytuacji gdy jeden przedsiębiorca dokona wpisu w kilku powiatach (kilku rejestrach), a w jednym z nich zostanie stwierdzone nierzetelne prowadzenie szkolenia. Taki przedsiębiorca będzie mógł prowadzić szkolenia w innych powiatach, w których posiada wpis do rejestru. taka sytuacja jest niedopuszczalna, żeby nierzetelny przedsiębiorca mógł prowadzić ośrodek szkolenia diagnostów samochodowych.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Nie jest możliwe powierzenie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów, ponieważ Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego powierzono nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Mając na względzie, że prowadzenie ośrodków szkolenia diagnostów będzie działalnością regulowaną, nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów powierzono staroście tak jak nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Jest to możliwe do przeprowadzenia w zakresie kompetencji starostwa i jednocześnie pozwoli wykorzystać dotychczasowe doświadczenie zdobyte przez Starostwa. Odnosząc się do propozycji prowadzenia jednego rejestru ogólnopolskiego proponuje się, aby rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów był częścią centralnej ewidencji pojazdów.
Art. 1 pkt 13 (art. 83f ust. 6)	Prezydent Miasta Krakowa	Propozycja zmiany Art. 83f ust. 6 W przypadku gdy przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą, o której mowa w ust. 1, w jednostkach organizacyjnych położonych na obszarze różnych powiatów, jest on obowiązany w każdym z nich	Uwaga nie została uwzględniona. Projektowany art. 83f ust. 6 jest powtórzeniem obecnie obowiązującego art. 83a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie wpisów do rejestru przedsiębiorców

		uzyskać wpis do rejestru w odrębnych właściwych rejestrach na każdą z tych jednostek. Uzasadnienie zmiany: Doprecyzowanie zapisu. Pojęcie jednostki organizacyjnej występuje w art. 83f ust. 2 i określa podmiot niebędący przedsiębiorcą, który może prowadzić działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów. Powtórzenie zatem tego określenia może doprowadzić do błędnej interpretacji przepisu.	prowadzących stacje kontroli pojazdów. Przepis ten nie wzbudza wątpliwości.
Art. 1 pkt 13 (art. 83f ust. 7)	Prezydent Miasta Krakowa	Propozycja zmiany Zmiana/skreślenie treści: Art. 83f ust. 7 Wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów jest dokonywany na wniosek przedsiębiorcy zawierający następujące dane: 1) firmę przedsiębiorcy albo nazwę jednostki; 2) siedzibę i adres wykonywania działalności; 3) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym - o ile przedsiębiorca numer taki posiada, oraz numer identyfikacyjny REGON - o ile wnioskodawca numer taki posiada; 4) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – jeżeli wnioskodawca jest obowiązany posługiwać się tym numerem na podstawie przepisów o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników; 5) adresy <u>należących do ośrodka szkolenia diagnostów, pomieszczeń biurowych, sal wykładowych wraz z określeniem tytułów prawnych oraz okresów, na jakie wnioskodawca posiada tytuł prawny;</u> 6) adres stacji kontroli pojazdów wraz z określeniem tytułu prawnego oraz okresu, na jaki wnioskodawca posiada tytuł prawny do dysponowania stacją kontroli pojazdów Uzasadnienie zmiany:	Uwaga nie została uwzględniona. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów. W akcie wykonawczym zostaną określone wymagania jakie powinien spełnić ośrodek szkolenia diagnostów: posiadanie pomieszczeń biurowych i sal wykładowych oraz dysponowanie stacją kontroli pojazdów. Podanie przez przedsiębiorcę adresu ośrodka szkolenia diagnostów jako jednej z danych w celu uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów jest wystarczające tak jak podanie adresu stacji kontroli pojazdów przez przedsiębiorcę w celu uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

		Ułatwienie sprawowania nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów. Właściwym byłoby, aby w przepisach wykonawczych wskazano, że miejscem prowadzenia działalności jest biuro ośrodka. Takie uszczegółowienie rozwiało by wątpliwości co do właściwości organu dokonującego wpisu.	
Art. 1 pkt 13 (art. 83g ust. 3)	Transportowy Dozór Techniczny	W art. 83g TDT proponuje następujące brzmienie nowoprojektowanego ust. 3: „3. Czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy starostwa, którzy spełniają wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c”. Proponowane brzmienie ww. przepisu będzie kompatybilne z częścią nadzoru wykonywanego przez TDT, gdzie czynności nadzorcze w ramach kontroli mogą wykonywać pracownicy TDT (vide projektowany art. 83j ust. 2 projektu ustawy). Wskazanie w przypadku starostw, że czynności kontrolne mogą przeprowadzać pracownicy a nie osoby (z którymi współpraca może zostać nawiązana w każdej dowolnej formie a odpowiedzialność może być ograniczona/ wyłączona) zagwarantuje wykonywanie czynności w sposób rzetelny i wiarygodny wraz z poniesieniem ewentualnej odpowiedzialności wynikającej ze stosunku pracy.	Uwaga nie została uwzględniona. Nie jest możliwe wpisanie wprost do przepisu, że czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy starostwa, ponieważ organem nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów jest starosta.
	Prezydent Miasta Krakowa	Propozycja zmiany: Zmiana/skreślenie art. 83g ust. 3 Uzasadnienie zmiany: Brak uzasadnienia dla wymogu posiadania przez kontrolujących ośrodek szkolenia diagnostów co najmniej 5-letniej praktyki w branży motoryzacyjnej albo uprawnienia diagnosty. Nadzór sprawowany przez starostę ogranicza się wyłącznie do formalnej kontroli dokumentów oraz wymagań ustawowych.	Uwaga nie została uwzględniona. W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”. Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z dyrektywą 2014/45 w celu zapewnienia wysokiego standardu kontroli, państwa członkowskie są uprawnione do określenia wymagań dla personelu zatrudnionego przez organ nadzoru w zakresie posiadanych kompetencji technicznych.
Art. 1 pkt 13 (art. 83g ust. 5-	Transport i Logistyka Polska	Projektowany art. 83g ust. 6-8 i art. 83j ust. 15 uprwd wprowadza rygor natychmiastowej wykonalności decyzji	Uwaga nie została uwzględniona.

8 i art. 83j ust. 15)		administracyjnych wydawanych w pierwszej instancji odpowiednio: w przypadku zakazu wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów oraz w przypadku zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty. W ocenie TLP takie rozwiązanie pozbawia zarówno przedsiębiorcę, jak i diagnostę, konstytucyjnego prawa do obrony na każdym stadium postępowania i rozpatrzenia sprawy do czasu wydania ostatecznej decyzji lub prawomocnego wyroku sądowego. Pragniemy zaznaczyć, że ww. rygor jest stosowany wyjątkowo, przy niektórych karach administracyjnych, bowiem jego zastosowanie w trybie natychmiastowym pozbawia albo możliwości prowadzenia działalności gospodarczej albo wykonywania zawodu. Wobec powyższego, proponujemy wykreślenie ww. projektowanych przepisów uprd. Na marginesie tej uwagi do przedmiotowego przepisu należy wskazać, że szczególnie w przypadku tak dotkliwych sankcji, jak zakaz wykonywania działalności gospodarczej oraz zawieszanie lub cofanie uprawnień zawodowych, należałoby ograniczyć możliwość prowadzenia postępowania administracyjnego w tych sprawach, a wszczęte postępowania umarzać, jeżeli od dnia naruszenia minął okres czasu dłuższy niż dwa lata. W przypadku prowadzenia postępowań wobec naruszeń, od których upłynął dłuższy okres czasu od wskazanego w naszej propozycji, osoba lub podmiot wobec którego takie postępowanie jest prowadzone może mieć utrudnioną możliwość obrony przed stawianymi zarzutami. Takie ograniczenie - analogicznie do instytucji przedawnienia w prawie karnym - jest powszechnym środkiem stosowanym chociażby w sprawach podatkowych.	Należy wskazać na art. 21 <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE</i>, który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.
Art. 1 pkt 13 (art. 83g ust. 6)	Prezydent Miasta Krakowa	Propozycja zmiany: Dodanie treści Art. 83 g ust. 6	Uwaga została uwzględniona.

		Właściwy starosta wydaje decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, jeżeli przedsiębiorca: 1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 83f ust. 8, niezgodne ze stanem faktycznym; 2) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów; 3) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów w wyznaczonym terminie. 4) zaprzestał spełniania warunków, o których mowa w art. 83 e ust 1 pkt 5 lub 6. Uzasadnienie zmiany: Starosta powinien mieć możliwość podjęcia decyzji o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, jeżeli stwierdzi zaprzestanie przez przedsiębiorcę spełniania warunków, o których mowa w art. 83 e ust 1 pkt 5 lub 6. Podjęta w tym zakresie decyzja wydana byłaby z rygiem natychmiastowej wykonalności (art. 83 g ust. 8). Zaproponowana w projekcie forma wykreślenia przedsiębiorcy jako czynność administracyjna nie mogłaby mieć sankcji wykonawczej. Byłaby tylko informacją o wykreśleniu.	
Art. 1 pkt 13 (art. 83g ust. 12)	Prezydent Miasta Krakowa	Propozycja zmiany: Wykreślenie treści: Art. 83 g ust. 12 Właściwy starosta wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów na jego wniosek, a także po uzyskaniu informacji: 1) o zgonie przedsiębiorcy; 2) z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub Krajowego Rejestru Sądowego o wykreśleniu przedsiębiorcy;	Uwaga została uwzględniona.

		3) o zaprzestaniu spełniania warunków, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 5 lub 6.	
Art. 1 pkt 13 (art. 83h ust. 1)	Dekra Polska	Uprawnienia diagnosty Art. 83h wskazuje, że badania może wykonywać diagnosta zatrudniony na SKP – natomiast art. 81c ust. 7 mówi, że zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym (w przypadku ponownego badania technicznego) wydaje pracownik Transportowego Dozoru Technicznego. Zgodnie z art. 82 ust. 2 pkt 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zaświadczenie może wydawać uprawniony diagnosta w związku z powyższym konieczne jest ujednolicenie zapisów.	Uwaga jest bezprzedmiotowa. Z art. 81c ust. 7 zostało wykreślone uprawnienie pracownika Transportowego Dozoru Technicznego do wydawania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu w przypadku ponownego badania technicznego.
Art. 1 pkt 13 (art. 83h ust. 1 i 2)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 83h ust. 1 i 2: <i>Art. 83h. 1. Badania techniczne pojazdów przeprowadza diagnosta zatrudniony na umowę o pracę w stacji kontroli pojazdów.</i> <i>2 Diagnosta przeprowadza badanie techniczne zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem jego przeprowadzenia oraz przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.</i> Uzasadnienie: OSDS uważa, że należy dookreślić formę zatrudnienia diagnosty samochodowego i nie pozostawiać przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów możliwości wyboru formy zatrudnienia. Wykluczy to też możliwości ukrycia składników płacy, a tym samym systemu motywacyjnego za wykonanie pozytywnych wyników badań technicznych. Nie wiemy dlaczego ustawodawca zmienia numerację już istniejących artykułów co może prowadzić w przyszłości do problemów. OSDS uważa, że obowiązujący art. 84 powinien być zastępowany równoważnymi zapisami, a nie zmieniającymi całkowicie treści tego artykułu. OSDS uważa, że zapisy od artykułu 83h powinny być zmodyfikowane w numeracji i zmieniać art. 84 istniejący w ustawie Prawo o ruchu drogowym.	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z art. 83 ust. 3 pkt 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który zatrudnia uprawnionych diagnostów. Skoro w art. 83 ust. 3 pkt 6 ww. ustawy pojęcie „zatrudnienie” pojawia się bez określeń precyzujących jego formę lub podstawę, należy je rozumieć szeroko, jako każdą formę zatrudnienia – zarówno zatrudnienie pracownicze jak i niepracownicze. W związku z tym, forma zatrudnienia diagnosty zależy od przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów. Odnosząc się do numeracji zastosowanej w projekcie ustawy należy podkreślić, że projekt został przygotowany zgodnie z rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (Dz. U. z 2016 r. poz. 283).

Art. 1 pkt 13 (art. 83h ust. 3 pkt 3 i 4)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	OSDS proponuje w art. 83h w ust. 3 zmianę brzmienia pkt 3 i 4: 3) <i>wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz posiadanie dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika w zawodzie technik pojazdów samochodowych albo dyplom zawodowy w zawodzie technik pojazdów samochodowych i udokumentowany łącznie rok praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, albo</i> 4) <i>wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz posiadanie dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplomu technika albo tytułu zawodowego technika w zawodach związanych z motoryzacją albo dyplom zawodowy w zawodzie technik związanych z motoryzacją i udokumentowane łącznie 3 lata praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów.</i> Uzasadnienie: Należy zastanowić się nad zapisami w ustępie art. 83h ust. 4 pkt 3 oraz pkt 4 w związku z reformą szkolnictwa. Kształcenie w zawodzie technik pojazdów samochodowych prowadzone jest od 1 września 2007 r. Osoby, które rozpoczęły kształcenie przed dniem 1 września 2019 r otrzymują: dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe w zawodzie technik pojazdów samochodowych. Osoby, które rozpoczęły kształcenie po dniu 1 września 2019 r otrzymają dyplom zawodowy w zawodzie technik pojazdów samochodowych dlatego proponujemy rozszerzenie zapisów o zawód w którym już kształcą się uczniowie.	Uwaga została uwzględniona. Artykuł 83h ust. 3 i 4 uwzględnia dyplom zawodowy w zawodzie technik pojazdów samochodowych.
Art. 1 pkt 13 (art. 83h ust. 4)	Związek Rzemiosła Polskiego	W uzasadnieniu do przedmiotowego projektu wskazuje się na konieczność przebudowy systemu badań technicznych w Polsce, poprzez wprowadzenie	Uwaga została częściowo uwzględniona.

		rozwiązań niezbędnych z uwagi na potrzebę podniesienia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i doprowadzenia do prawidłowego wdrożenia przepisów dyrektywy 2014/45/UE. Projekt obejmuje między innymi wprowadzenie zmian w zakresie egzaminowania i nadawania uprawnień diagnostom, jednak nie uwzględnia ważnych i funkcjonujących w systemie prawa dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe jakimi są dyplomy mistrzowskie. W ten sposób projekt w obecnym kształcie eliminuje pracowników zatrudnionych w zakładach motoryzacyjnych posiadających dyplomy mistrzowskie z możliwości uzyskania uprawnień diagnosty pomimo, że posiadają wystarczający staż pracy oraz średnie wykształcenie. Żaden przepis projektu ustawy nie wskazuje tytułu mistrza w zawodach z branży motoryzacyjnej, jako wystarczającej podstawy do ubiegania się o uzyskanie stanowiska diagnosty, zatrudnionego w stacji kontroli pojazdów. W zakładach świadczących usługi motoryzacyjne zatrudnionych pracuje wiele osób posiadających dyplomy mistrzowskie w zawodach odpowiadających tej branży, jest więc uzasadnioną potrzebą stworzenie dla tych fachowców możliwości rozwijania umiejętności i zdobywania nowych kompetencji w charakterze diagnostów. Wobec powyższego proponuje się uzupełnienie art. 83 h. ust.4 projektowanej ustawy o dodatkowy podpunkt 5, w brzmieniu jak następuje. „5) wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz posiadanie dyplomu mistrzowskiego w zawodzie mechanik pojazdów samochodowych, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 22 marca 1989 r. o rzemiośle łącznie z udokumentowanym okresem co najmniej 3 lat praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie naprawy pojazdów.”	W projektowanym art. 83h ust. 4 pkt 4, który dotyczy poziomu wykształcenia oraz wymiaru praktyki w zależności od posiadanego dokumentu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe, zostały dodane dyplomy mistrzowskie. Artykuł 83h ust. 4 pkt 4 otrzymał następujące brzmienie: <i>„wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowane łącznie 3 lata praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów – w przypadku osób posiadających dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplom technika albo tytuł zawodowy technika albo dyplom mistrzowski w zawodzie związanym z motoryzacją”.</i>

Art. 1 pkt 13 (art. 83h ust. 4 pkt 2)	Jacek Stefański	Pragnę zwrócić uwagę Pana Ministra jedynie na jeden zapis, który być może jest jedynie błędem technicznym powstałym przy redagowaniu tekstu niniejszego projektu. Cyt: "Art. 83h. 4. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 3 pkt 1, rozumie się: 1) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych inżynieria mechaniczna lub inżynieria lądowa i transport i udokumentowane łącznie 6 miesięcy praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów albo 2) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów przyporządkowanym do dyscyplin naukowych: automatyka, elektronika i elektrotechnika lub inżynieria mechaniczna i udokumentowany łącznie rok praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, " W cytowanych zapisach występuje sprzeczność, gdyż w punkcie 1 w przypadku dyscypliny naukowej inżynieria mechaniczna ustawodawca wymaga udokumentowania 6 miesięcznej praktyki, zaś w punkcie drugim mowa o udokumentowaniu łącznie roku praktyki dla tej samej dyscypliny naukowej jaką jest inżynieria mechaniczna. Pozostawienie zapisów w kształcie proponowanym w projekcie powodować będzie trudności natury interpretacyjnej i konieczność wprowadzenia nowelizacji ustawy.	Uwaga została uwzględniona.

		W mojej ocenie w punkcie drugim zapisy dotyczące wymogu rocznej praktyki dotyczą inżynierii materiałowej, zaś zapis winien brzmieć następująco: Art. 83h. 4. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 3 pkt 1, rozumie się: 1) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych inżynieria mechaniczna lub inżynieria lądowa i transport i udokumentowane łącznie 6 miesięcy praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów albo 2) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów przyporządkowanym do dyscyplin naukowych: automatyka, elektronika i elektrotechnika lub inżynieria materiałowa i udokumentowany łącznie rok praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, "	
Art. 1 pkt 13 (art. 83h ust. 5)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 83h ust. 5 PISKP proponuje skreślenie tego zapisu w całości, ponieważ praca na SKP gwarantuje najbardziej skuteczną wiedzę dotyczącą sprawdzania stanu technicznego pojazdów. Z naszej wiedzy i doświadczenia wynika, że praktyka na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, wcale nie daje gwarancji lepszego przygotowania kandydata na diagnostę niż praktyka na stacji kontroli pojazdów. Stacja obsługi pojazdów to może być np.: myjnia, serwis wymiany oleju, serwis lakierniczy, studio detailingu itp. Również czynności wykonywane przez osoby zatrudnione w stacjach obsługi pojazdów mogą mieć niewiele wspólnego z diagnozowaniem usterek pojazdu i jego naprawą np. doradca klienta w serwisie lub pracownik recepcji. Natomiast praktyka na stacji kontroli	Uwaga nie została uwzględniona. Intencją projektodawcy było, aby do doświadczenia kandydat na diagnostę mógł wliczyć tylko okres 3-miesięcznej praktyki na stacji kontroli pojazdów, ponieważ praktykant na stacji kontroli pojazdów jest jedynie obserwatorem. Praktykant nie może obsługiwać urządzeń kontrolno-pomiarowych w stacjach kontroli pojazdów.

		pojazdów pod okiem doświadczonego diagnosty, może rzetelnie przygotować kandydata do przyszłego samodzielnego wykonywania zawodu.	
	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	OSDS proponuje w art. 83h zmianę brzmienia ust. 5: <i>5. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 4, wymagany jest minimalny okres 3 miesięcznej praktyki odbytej na stacji kontroli pojazdów.</i> Uzasadnienie: Praktyka odbyta na Stacji Kontroli Pojazdów przez kandydata na diagnostę samochodowego jest w naszej opinii najważniejsza i powinien być określony minimalny wymagany czas tej praktyki. OSDS nie rozumie zapisu, który wprowadza ustawodawca i ma nadzieję, że intencją było wprowadzenie zapisu w zaproponowanej formie.	Uwaga nie została uwzględniona. Intencją projektodawcy było, aby do doświadczenia kandydat na diagnostę mógł wliczyć maksymalny okres 3-miesięcznej praktyki na stacji kontroli pojazdów, ponieważ praktykant na stacji kontroli pojazdów jest jedynie obserwatorem. Praktykant nie może obsługiwać urządzeń kontrolno-pomiarowych w stacjach kontroli pojazdów.
Art. 1 pkt 13 (art. 83h ust. 7)	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Wprowadzenie w ust. 7 ustawowego uznawania, że każdy policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej i funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej oraz inspektor Inspekcji Transportu Drogowego, który miał z zakresie obowiązków wykonywanie zadań drogowej kontroli technicznej, odbył praktykę uprawniającą go do bycia diagnostą jest – naszym zdaniem - kpinią z bezpieczeństwa ruchu drogowego! Czy każdy policjant czy inspektor transportu drogowego, który wykonuje „drogową kontrolę techniczną” polegającą najczęściej na sprawdzeniu czy świecą się światła, ale codziennie na drodze widać w ruchu pojazdy, wskazujące, że policjanci jednak nie wiedzą jak powinny się świecić, którzy po ruszeniu kołem kierownicy stwierdzają luz w układzie kierowniczym, a tym bardziej strażnicy graniczni czy służby celno-skarbowe, które zamiast sprawdzać swój zakres obowiązków zajmują się wyjmowaniem np. tarczek tachografów i na oko je oceniają, mają zostać także diagnostami? Uważamy, że każdy kierowca zawodowy, po 20 latach kierowania ciężarówką czy autobusem nabywa większą praktykę niż większość policjantów czy inspektorów transportu drogowego i jeżeli już robić jakieś wyjątki, to	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z art. 129 ust. 2 pkt 4 <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i> Policjant jest uprawniony do sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów, masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze. Należy również wskazać, że pojazd wytypowany przez kontrolującego do sprawdzenia stanu technicznego w ramach kontroli ruchu drogowego podlega wstępnej drogowej kontroli technicznej, która jest przeprowadzana zgodnie z przepisami <i>rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego</i> (Dz. U. 2141, z późn. zm.). Podkreślenia wymaga, że zgodnie z art. 129 ust. 2 <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i> Główny Inspektor Transportu Drogowego w porozumieniu z

		dla takich kierowców zawodowych, którzy będą chcieli, np. z przyczyn zdrowotnych zmienić zawód. Oczywiście inspektorzy transportu drogowego, ale wyłącznie ci, którzy faktycznie obsługują ruchome stacje diagnostyczne lub policjanci zatrudnieni w policyjnych laboratoriach czy warsztatach zajmujących się oceną techniczną pojazdów, i pracują na tych stanowiskach, przez co najmniej 3 lata, czyli przez okres identyczny jak np. dla mechanika samochodowego opisanego w ust. 4 pkt 4, mogliby być uznani, że odbyli praktykę uprawniającą do bycia diagnostą. Natomiast pozostali funkcjonariusze służb kontrolnych powinni korzystać, jak wszyscy obywatele tego kraju, wyłącznie z możliwości opisanych w ust. 4 w punktach 1 do 4.	Komendantem Głównym Policji planują i organizują wstępne drogowe kontrole techniczne pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄ w taki sposób, aby łączna liczba tych kontroli obejmowała w każdym roku kalendarzowym co najmniej 5% łącznej liczby takich pojazdów zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Stosownie do art. 132 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy Policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, zagraża porządkowi ruchu, narusza wymagania ochrony środowiska. Mając na względzie wyżej wymienione wykonywane zadania i doświadczenie uzyskane w tym obszarze, zasadne jest wliczenie okresu służby policjanta, funkcjonariusza Straży Granicznej i funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej oraz okresu zatrudnienia na stanowisku inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli do wykonywania zadań należała drogowa kontrola techniczna do okresu praktyki, o którym mowa w projektowanym art. 83h ust. 4, wynoszącego od 6 miesięcy do 3 lat.
	Transportowy Dozór Techniczny	W projektowanym art. 83h ust. 7 proponuje się wskazać, że do okresu praktyki (...) wlicza się okres służby jedynie inspektora Inspekcji Transportu Drogowego (ITD.). W tym miejscu należy zauważyć, że jedynie pracownicy	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z art. 129 ust. 2 pkt 4 <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i> Policjant jest uprawniony do

		ITD. w ramach swoich obowiązków wykonują niektóre czynności z zakresu badania technicznego pojazdów. W związku z powyższym, TDT proponuje następujące brzmienie nowoprojektowanego ust. 7 art. 83h: <i>„7. Do okresu praktyki, o której mowa w ust. 4, wlicza się okres zatrudnienia na stanowisku inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli do wykonywania zadań należała drogowa kontrola techniczna.”</i>	sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów, masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze. Należy również wskazać, że pojazd wytypowany przez kontrolującego do sprawdzenia stanu technicznego w ramach kontroli ruchu drogowego podlega wstępnej drogowej kontroli technicznej, która jest przeprowadzana zgodnie z przepisami <i>rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego</i> (Dz. U. 2141, z późn. zm.). Podkreślenia wymaga, że zgodnie z art. 129 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – <i>Prawo o ruchu drogowym</i> Główny Inspektor Transportu Drogowego w porozumieniu z Komendantem Głównym Policji planują i organizują wstępne drogowe kontrole techniczne pojazdów kategorii M₂, M₃, N₂ i N₃ i przyczep kategorii O₃ i O₄ w taki sposób, aby łączna liczba tych kontroli obejmowała w każdym roku kalendarzowym co najmniej 5% łącznej liczby takich pojazdów zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Stosownie do art. 132 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy Policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, zagraża porządkowi ruchu, narusza wymagania ochrony środowiska.

			Mając na względzie wyżej wymienione wykonywane zadania i doświadczenie uzyskane w tym obszarze, zasadne jest wliczenie okresu służby policjanta, funkcjonariusza Straży Granicznej i funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej oraz okresu zatrudnienia na stanowisku inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli do wykonywania zadań należała drogowa kontrola techniczna do okresu praktyki, o którym mowa w projektowanym art. 83h ust. 4, wynoszącego od 6 miesięcy do 3 lat.
Art. 1 pkt 13 (art. 83i)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 83i: <i>Art. 83i. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty.</i> <i>2. Starosta jest organem właściwym do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.</i> <i>3. Starosta wydaje na wniosek zainteresowanego, po wniesieniu opłaty, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie spełnia wymagania, o których mowa w art. 83h ust. 3. Opłata stanowi przychód starostwa i jest wnoszona na rachunek Starostwa.</i> <i>4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 100 zł.</i> <i>5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1-3, dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3, oraz oświadczenie o braku prawomocnego skazania za przestępstwa, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Kontrole NIK potwierdziły nieprawidłowości systemowe w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów. W związku z tym, zdecydowano o wyodrębnieniu nadzoru nad prawidłowością badań technicznych pojazdów i przekazaniu go Dyrektorowi Transportowemu Dozorowi Technicznemu. Tym samym powierzono Dyrektorowi Transportowemu Dozorowi Technicznemu wydawanie świadectwa kompetencji diagnosty. Docelowo będzie funkcjonował CEPIK, ale pomocniczo nadal rejestr będzie prowadzonym przez podmiot zbierający dane. Rejestr diagnostów prowadzony przez TDT umożliwi weryfikację czy diagnosta posiada świadectwo kompetencji diagnosty i jest w rejestrze diagnostów. Rejestr diagnostów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej TDT w zakresie wskazanych danych a dostęp do CEPIK jest ograniczony zarówno do określonych podmiotów jak i określonego zakresu.

		<i>falszywego oświadczenia. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.</i> Uzasadnienie: OSDS uważa, że należy pozostawić w gestii starosty wystawianie świadectw kompetencji diagnosty. Nie widzimy celu przekazywania tych kompetencji do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Tak samo jak OSDS nie widzi potrzeby prowadzenia (dublowania) rejestru diagnostów przez Transportowy Dozór Techniczny, skoro rejestr ma prowadzić w ramach istniejącego już systemu CEPiK Minister Cyfryzacji.	
Art. 1 pkt 13 (art. 83i oraz 83j ust. 1 pkt 6 i art. 83j ust. 15)	Grzegorz Krzemieniecki	W dalszej części pkt 13 występują treści, które trudno zaakceptować. Należą do nich: - art. 83i nawiązujący do zasad „wymiany” uprawnień diagnostom samochodowym na nowo „projektowane „świadectwo kompetencji diagnosty” wraz z ich zawieszaniem, przywracaniem i cofaniem, - art. 83j ust. 1 pkt 6, w którym mowa jest o opłatach po wyznaczonej dacie badania technicznego, - niezapowiadane kontrole, karanie i wydawanie decyzji administracyjnych opatrzone rygiem natychmiastowej wykonalności w stosunku do diagnostów samochodowych. Taka metoda jest całkowicie niedopuszczalna, tym bardziej, iż w gąszczu przepisów prawnych niewłaściwą decyzję odnoszącą się do konkretnego przypadku mógłby podjąć np. pracownik TDT, pozbawiając tym samym możliwości świadczenia pracy przez diagnostę samochodowego. Mając na uwadze rozważania zawarte w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 31 sierpnia 2006 r. (I OSK 1151/05) „Należy podkreślić, iż biorąc pod uwagę bardzo dotkliwe sankcje przewidziane przez ustawodawcę	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy wprowadza gradację kar w zależności od charakteru i wagi przewinienia. Należy wskazać na art. 21 <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE</i> który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.

		wobec diagnosty, któremu wykazane zostanie naruszenie przepisów, lub prowadzenie czynności kontrolnych z rażącym naruszeniem przyjętych zasad, konieczne staje się niezwykle wnikliwe i staranne badanie każdej tego rodzaju sprawy, zarówno przez organy administracji publicznej, jak i sąd administracyjny. Nie może być bowiem tak, iż pochopte działanie organu i subiektywna ocena urzędników zadecyduje o tym, że w gruncie rzeczy z błahych powodów pozbawiać się będzie obywatela uprawnień, które decydują nie tylko o jego statusie zawodowym, ale także o statusie materialnym jego rodziny. Taka postawa organów administracji, z jaką mamy do czynienia w niniejszej sprawie zdaje się być nie do pogodzenia z zasadą pewności obrotu prawnego, a w konsekwencji i z zasadą demokratycznego państwa prawa.”, wprowadzenie rygoru natychmiastowej wykonalności jest rozwiązaniem godzącym w rzetelnie wykonujących swoją pracę diagnostów i właścicieli podmiotów prowadzących SKP. Obowiązująca odpowiedzialność za złe decyzje administracyjne wydawane przez urzędników nie zawiera takich restrykcji, jak zaproponowano w tym projekcie tj. bezwzględnej kary w stosunku do podmiotu prowadzącego SKP i diagnostów samochodowych. Od wielu lat różne podmioty wskazują na wydanie dyspozycji prawnych regulujących kwestię ponoszenia odpowiedzialności w sposób zróżnicowany tj. stworzenia katalogu wykroczeń i kar, a nie bezwzględnej obstrukcji nie wynikającej z dyrektywy przywołanej w projekcie. Środowisko diagnostów samochodowych i właścicieli podmiotów prowadzących SKP obawia się, iż nawet najmniejsze uchybienia w pracy diagnostów mogą zakończyć się karami finansowymi do 2 tysięcy zł, cofnięciem uprawnień lub nałożeniem kary na przedsiębiorcę w wysokości 10 tysięcy zł. Już wielokrotnie różne podmioty wskazywały stronie Rządowej, iż zasady cofania uprawnień diagnostom samochodowym określone w art. 84 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym są wyjątkowo niesprawiedliwe.	

		Zdarzają się sytuacje, iż urzędnik rejestrujący pojazd wpisze do dowodu rejestracyjnego błędnie jedną literę w znaku VIN nie ponosząc konsekwencji, a diagnosta, który nie wykryje tego błędu na badaniu technicznym może otrzymać decyzję o cofnięciu uprawnień.	
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie	W dalszej części pkt 13 występują treści, które trudno zaakceptować. Należą do nich: - art. 83i nawiązujący do zasad „wymiany” uprawnień diagnostom samochodowym na nowo „projektowane „świadcstwo kompetencji diagnosty” wraz z ich zawieszaniem, przywracaniem i cofaniem, - art. 83j, w którym mowa jest o opłatach po wyznaczonej dacie badania technicznego, ale także niezapowiadane kontrole, karanie i wydawanie decyzji administracyjnych opatrzonych rygorem natychmiastowej wykonalności w stosunku do diagnostów samochodowych. Taka metoda jest całkowicie niedopuszczalna, tym bardziej, iż w gąszczu przepisów prawnych niewłaściwą decyzję odnoszącą się do konkretnego przypadku mógłby podjąć np. pracownik TDT, pozbawiając tym samym możliwości świadczenia pracy przez diagnostę samochodowego. Mając na uwadze rozważania zawarte w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 31 sierpnia 2006 r. (I OSK 1151/05) „<i>Należy podkreślić, iż biorąc pod uwagę bardzo dotkliwe sankcje przewidziane przez ustawodawcę wobec diagnosty, któremu wykazane zostanie naruszenie przepisów, lub prowadzenie czynności kontrolnych z rażącym naruszeniem przyjętych zasad, konieczne staje się niezwykle wnikliwe i staranne badanie każdej tego rodzaju sprawy, zarówno przez organy administracji publicznej, jak i sąd administracyjny. Nie może być bowiem tak, iż pochopte działanie organu i subiektywna ocena urzędników zadecyduje o tym, że w gruncie rzeczy z błahych powodów pozbawiać się będzie obywatela uprawnień, które decydują nie tylko o jego statusie zawodowym, ale także o statusie materialnym jego rodziny. Taka postawa organów administracji, z jaką mamy do czynienia w niniejszej sprawie zdaje się być nie do pogodzenia z</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy wprowadza gradację kar w zależności od charakteru i wagi przewinienia. Należy wskazać na art. 21 <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE</i> który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.

		zasadą pewności obrotu prawnego, a w konsekwencji i z zasadą demokratycznego państwa prawa.”, wprowadzenie rygoru natychmiastowej wykonalności jest rozwiązaniem godzącym w rzetelnie wykonujących swoją pracę diagnostów i właścicieli podmiotów prowadzących SKP. Obowiązująca odpowiedzialność za złe decyzje administracyjne wydawane przez urzędników nie zawiera takich restrykcji, jak zaproponowano w tym projekcie tj. bezwzględnej kary w stosunku do podmiotu prowadzącego SKP i diagnostów samochodowych. Od wielu lat wskazujemy na wydanie dyspozycji prawnych regulujących kwestię ponoszenia odpowiedzialności w sposób zróżnicowany tj. stworzenia katalogu wykroczeń i kar, a nie bezwzględnej obstrukcji nie wynikającej z dyrektywy przywołanej w projekcie. Środowisko diagnostów samochodowych i właścicieli podmiotów prowadzących SKP obawia się, iż nawet najmniejsze uchybienia w pracy diagnostów mogą zakończyć się karami finansowymi do 2 tysięcy zł, cofnięciem uprawnień lub nałożeniem kary na przedsiębiorcę w wysokości 10 tysięcy zł. Już wielokrotnie różne podmioty wskazywały stronie Rządowej, iż zasady cofania uprawnień diagnostom samochodowym określone w art. 84 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym są wyjątkowo niesprawiedliwe. Zdarzają się sytuacje, iż urzędnik rejestrujący pojazd wpisze do dowodu rejestracyjnego błędnie jedną literę w znaku VIN nie ponosząc konsekwencji, a diagnosta, który nie wykryje tego błędu na badaniu technicznym może otrzymać decyzję o cofnięciu uprawnień.	
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	W dalszej części pkt 13 występują treści, które trudno zaakceptować. Należą do nich: - art. 83i nawiązujący do zasad „wymiany” uprawnień diagnostom samochodowym na nowo „projektowane „świadczenie kompetencji diagnosty” wraz z ich zawieszaniem, przywracaniem i cofaniem, - art. 83j, w którym mowa jest o opłatach po wyznaczonej dacie badania technicznego, ale także niezapowiadane kontrole, karanie i wydawanie decyzji administracyjnych	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy wprowadza gradację kar w zależności od charakteru i wagi przewinienia. Należy wskazać na art. 21 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do

		opatrzonych rygiem natychmiastowej wykonalności w stosunku do diagnostów samochodowych. Taka metoda jest całkowicie niedopuszczalna, tym bardziej, iż w gąszczu przepisów prawnych niewłaściwą decyzję odnoszącą się do konkretnego przypadku mógłby podjąć np. pracownik TDT, pozbawiając tym samym możliwości świadczenia pracy przez diagnostę samochodowego. Mając na uwadze rozważania zawarte w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 31 sierpnia 2006 r. (I OSK 1151/05) „Należy podkreślić, iż biorąc pod uwagę bardzo dotkliwe sankcje przewidziane przez ustawodawcę wobec diagnosty, któremu wykazane zostanie naruszenie przepisów, lub prowadzenie czynności kontrolnych z rażącym naruszeniem przyjętych zasad, konieczne staje się niezwykle wnikliwe i staranne badanie każdej tego rodzaju sprawy, zarówno przez organy administracji publicznej, jak i sąd administracyjny. Nie może być bowiem tak, iż pochopne działanie organu i subiektywna ocena urzędników zadecyduje o tym, że w gruncie rzeczy z błahych powodów pozbawiać się będzie obywatela uprawnień, które decydują nie tylko o jego statusie zawodowym, ale także o statusie materialnym jego rodziny. Taka postawa organów administracji, z jaką mamy do czynienia w niniejszej sprawie zdaje się być nie do pogodzenia z zasadą pewności obrotu prawnego, a w konsekwencji i z zasadą demokratycznego państwa prawa.”, wprowadzenie rygoru natychmiastowej wykonalności jest rozwiązaniem godzącym w rzetelnie wykonujących swoją pracę diagnostów i właścicieli podmiotów prowadzących SKP. Obowiązująca odpowiedzialność za złe decyzje administracyjne wydawane przez urzędników nie zawiera takich restrykcji, jak zaproponowano w tym projekcie tj. bezwzględnej kary w stosunku do podmiotu prowadzącego SKP i diagnostów samochodowych. Od wielu lat wskazujemy na wydanie dyspozycji prawnych regulujących kwestię ponoszenia odpowiedzialności w sposób zróżnicowany tj. stworzenia katalogu wykroczeń i kar, a nie bezwzględnej obstrukcji nie wynikającej z	<i>ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.</i>

		dyrektywy przywołanej w projekcie. Środowisko diagnostów samochodowych i właścicieli podmiotów prowadzących SKP obawia się, iż nawet najmniejsze uchybienia w pracy diagnostów mogą zakończyć się karami finansowymi do 2 tysięcy zł, cofnięciem uprawnień lub nałożeniem kary na przedsiębiorcę w wysokości 10 tysięcy zł. Już wielokrotnie SITK RP wskazywało stronie Rządowej, iż zasady cofania uprawnień diagnostom samochodowym określone w art. 84 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym są wyjątkowo niesprawiedliwe. Zdarzają się sytuacje, iż urzędnik rejestrujący pojazd wpisze do dowodu rejestracyjnego błędnie jedną literę w znaku VIN nie ponosząc konsekwencji, a diagnosta, który nie wykryje tego błędu na badaniu technicznym może otrzymać decyzję o cofnięciu uprawnień.	
Art. 1 pkt 13 (art. 83j)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 83j: <i>Art. 83j. 1. W ramach wykonywanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, Starosta przeprowadza:</i> <i>1) kontrole doraźne na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, pod nadzorem pracownika Starostwa wykonuje czynności odpowiadające zakresowi przeprowadzonego badania technicznego, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, który został poddany badaniu technicznemu na tej stacji;</i> <i>2) kontrolę i weryfikację wyników wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych w stacji kontroli pojazdów przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę;</i> <i>3) analizę wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek;</i> <i>4) analizę dokumentacji fotograficznej;</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Z kontroli przeprowadzonych przez Najwyższą Izbę Kontroli w 2009 i 2017 roku, a także tej z 2020 r. Informacja o wynikach kontroli „Eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów nadmiernie emitujących substancje szkodliwe” wynika, że starostowie nie wywiązywali się z obowiązku sprawdzenia w każdej nadzorowanej stacji prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych pojazdów, określonego art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Nie podejmowano dodatkowych działań w celu realizacji tego obowiązku w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów, w których w czasie kompleksowych, a także sprawdzających kontroli, nie zweryfikowano prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych. Tym samym poza kontrolnym działaniem organów nadzoru znajdowały się zasadnicze

		5) czynności kontrolne w zakresie prawidłowości umieszczenia cechy identyfikacyjnej; 6) kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzanie badania technicznego po wyznaczonej dacie. 2. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać pracownicy Starostwa spełniający wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c. 3. Pracownicy, o których mowa w ust. 2, nie mogą: 1) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnością i niezależnością wykonywanych czynności kontrolnych; 2) pozostawać w takim stosunku z diagnostą, że może to wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych. 4. Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy Starostwa podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym. 5. W ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy Starostwa mają prawo: 1) żądania od przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli; 2) wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są przeprowadzane badania techniczne w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów; 3) uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych. 6. Po przeprowadzeniu kontroli pracownik Starostwa sporządza pisemny protokół z dokonanych czynności i stwierdzonego stanu faktycznego. Protokół podpisuje kontrolowany diagnosta, który może wnieść do protokołu zastrzeżenia lub odmówić jego podpisania. W przypadku	zagadnienia związane z działalnością stacji kontroli pojazdów. Mając na względzie powyższe, zdecydowano powierzyć Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.

		odmowy podpisania protokołu sporządza się stosowną adnotację w protokole. 7. Starosta w danym roku kalendarzowym obejmuje kontrolą w ramach sprawowanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych nie mniej niż 0,3 % liczby badań technicznych przeprowadzonych na terytorium Starostwa w roku poprzedzającym. 8. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu przeprowadzenia przez diagnostę badania technicznego Starosta może wydać postanowienie o obowiązku: 1) usunięcia przez diagnostę w wyznaczonym terminie stwierdzonych nieprawidłowości lub 2) ukończenia przez diagnostę w terminie 3 miesięcy od dnia wydania postanowienia warsztatów doskonalenia zawodowego. 9. Starosta zawiesza, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku: 1) naruszenia przez diagnostę obowiązków, o których mowa w art. 83l ust. 1 pkt 3; 2) bezskutecznego upływu terminów, o których mowa w ust. 8. 10. Starosta przywraca diagnoście, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku usunięcia naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia świadectwa. 11. Starosta cofa świadectwo kompetencji diagnosty, w drodze decyzji, w przypadku: 1) zaprzestania spełniania przez diagnostę wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4; 2) umieszczenia cechy identyfikacyjnej niezgodnie z decyzją, o której mowa w art. 66a ust. 2; 3) rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych. 12. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest: 1) przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego;	

		2) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu niezgodnego ze stanem faktycznym lub dokonanie wpisu w dowodzie rejestracyjnym albo pozwoleniu czasowym niezgodnego ze stanem faktycznym. 13. W przypadku cofnięcia świadectwa kompetencji diagnosty kolejne świadectwo kompetencji diagnosty może zostać wydane diagnoście: 1) nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym Starosta cofnął świadectwo kompetencji diagnosty, oraz 2) po odbyciu szkolenia, o którym mowa w art. 83h ust. 3 pkt 2 lit. a, oraz złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego. 14. Starosta informuje przedsiębiorcę i inny podmiot prowadzących stacje kontroli pojazdów, w których diagnosta przeprowadza badania techniczne, o zawieszeniu, przywróceniu oraz cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty. 15. Decyzjom, o których mowa w ust. 9-11, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. Uzasadnienie: To starosta powinien mieć uprawnienia do przeprowadzenia kontroli doraźnych zwłaszcza posiadając kadrę, która będzie musiała spełnić wysokie standardy. W ramach swych obowiązków będzie mógł podjąć współpracę z innymi instytucjami, które działają w obszarze Kontroli Ruchu Drogowego celem pozyskania informacji o okolicznościach, że badanie techniczne mogło być wykonane niezgodnie z zakresem badania technicznego. To starosta może skierować na badanie techniczne pojazd, w którym stwierdzono poważne usterki w krótkim okresie po badaniu technicznym. To starosta otrzymuje informacje o zatrzymanych dowodach rejestracyjnych i może przeprowadzić analizę zatrzymanych dowodów rejestracyjnych z powodu kontroli stanu technicznego z krótkim okresem po wykonaniu badania technicznego z	

		wynikiem pozytywnym. Uważamy, że starosta po pozyskaniu informacji o nieprawidłowościach powinien mieć obowiązek i możliwość przeprowadzenia kontroli zarówno przedsiębiorcy jak i diagnostów zatrudnionych w stacji kontroli pojazdów.	
Art. 1 pkt 13 (art. 83j ust. 1 pkt 1)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 83j ust. 1 pkt 1 PISKP uważa, że pracownik TDT kontrolujący prawidłowość przeprowadzania badań technicznych przez diagnostę, powinien posiadać co najmniej równoważne uprawnienia jak osoba kontrolowana. Dlatego też PISKP postuluje, aby w tym punkcie pracownik TDT dokonujący kontroli miał także pełne uprawnienia diagnosty. Wobec powyższego pkt 1 w art. 83j ust. 1 powinien otrzymać następujące brzmienie: „1) kontrole doraźne na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, pod nadzorem pracownika Transportowego Dozoru Technicznego <u>posiadającego pełne uprawnienia diagnosty</u> , wykonuje czynności odpowiadające zakresowi przeprowadzonego badania technicznego, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzonego badania technicznego pojazdu, który został poddany badaniu technicznemu na tej stacji”.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Kwestia posiadania przez pracownika Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzającego czynności kontrolne w ramach nadzoru, w tym kontroli doraźnych, pełnego uprawnienia diagnosty została wpisana do uzasadnienia.
	Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz	Brak doprecyzowania, czy doraźne czynności kontrolne są w trybie wcześniejszego powiadomienia, czy nie. Interpretacje tego zapisu mogą być różne i powodować być może nieuzasadnione rozważania. Proponujemy tą kontrolę uszczegółowić w rozporządzeniu.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Ze względu, że są to kontrole przeprowadzane na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, pod nadzorem pracownika Transportowego Dozoru Technicznego wykonuje czynności odpowiadające zakresowi przeprowadzonego badania technicznego, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, który został poddany badaniu technicznemu na tej stacji, taka kontrola nie wymaga wcześniejszego

			powiadomienia. Kontrola doraźna sprawdzi poprawność postępowania diagnosty. Zdecydowano, że jedynie przed przystąpieniem do czynności kontrolnych w ramach nadzoru pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego znajdujący się na terenie stacji kontroli pojazdów informują bezpośrednio przedsiębiorcę albo kierownika podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów o rozpoczęciu czynności kontrolnych, w przypadku ich obecności.
Art. 1 pkt 13 (art. 83j ust. 1 pkt 2)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 83j ust. 1 pkt 2 założono, że pracownik TDT będzie weryfikował wyniki badań w zakresie użycia wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę. W ocenie PISKP wymagane jest doprecyzowanie z jakich urządzeń wyniki będą mogły być kontrolowane za ostatnie 3 miesiące. W chwili obecnej stacje kontroli pojazdów nie archiwizują wyników badań i działania takie wymagałyby zmian w rozporządzeniach wykonawczych. Należy także wskazać, że znakomita większość urządzeń na SKP nie pozwala na archiwizowanie wyników badań. Nie jest możliwe także założenie, że przedsiębiorcy od razu po wejściu w życie ustawy zakupią takie urządzenia, które będą pozwalały na przechowywanie wyników badań. W tym zakresie ze względu na doniosłe skutki finansowe należy przewidzieć odpowiednio długi okres przejściowy (10 lat), zaczynając od takiego rozwiązania, że nowo otwierane stacje kontroli pojazdów powinny spełniać nowe wymagania w zakresie archiwizacji lub gdy następuje wymiana urządzenia na nowe. Ponadto należy wyraźnie określić, już w ustawie, w stosunku do których urządzeń taki obowiązek będzie narzucony. W takiej sytuacji przedsiębiorcy nie będą zaskoczeni treścią rozporządzeń wykonawczych, albowiem ich treść będzie ograniczona normami ustawy	Uwaga nie została uwzględniona. Należy przypomnieć, że podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów prowadzi rejestr badań technicznych pojazdów, w którym zamieszczane są dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Ponadto, Transportowy Dozór Techniczny będzie miał dostęp do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Określenie katalogu urządzeń z których wyniki pomiarów podlegałyby archiwizacji nie jest materią ustawową.

	Polski Związek Motorowy	Nie jest jasne w oparciu o jakie dowody Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza kontrole wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych w okresie 3 miesięcy przed kontrolą, bowiem ustawodawca przewidział jedynie archiwizowanie zdjęć pojazdów i stanu drogomierza.	Uwaga nie została uwzględniona. Dokumentacja fotograficzna całej bryły pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu oraz wskazanie drogomierza w dniu przeprowadzenia badania technicznego jest nowym rozwiązaniem zaproponowanym w niniejszym projekcie ustawy, które ma potwierdzić obecność pojazdu na badaniach technicznych. Należy przypomnieć, że podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów prowadzi rejestr badań technicznych pojazdów, w którym zamieszczane są dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Ponadto, Transportowy Dozór Techniczny będzie miał dostęp do Centralnej Ewidencji Pojazdów.
	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej	W art. 83j ust. 1 pkt 2 dotyczącym kontroli i weryfikacji (przez TDT) wybranych losowo wyników badań należy doprecyzować zapisy. W OSR wspomina się o potwierdzeniu wykonania i ewidencjonowaniu badań, ale bez szczegółów. Jeśli będzie to weryfikacja na podstawie zarchiwizowanych wyników pomiarów, to w OSR nie ujęto wydatków podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów (głównie sektor mikro, małych i średnich przedsiębiorstw) na połączenia informatyczne wybranych urządzeń do nośników danych. STM postuluje wprowadzenie archiwizacji wyników pomiarów z wybranych urządzeń kluczowych z punktu widzenia BRD oraz ochrony środowiska: 1. na istniejących komputerach obsługujących np. linie diagnostyczne - lub 2. w istniejącym oprogramowaniu do obsługi SKP, - lub	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy nie zakłada wprowadzenia archiwizacji wyników pomiarów z wybranych urządzeń. Określenie katalogu urządzeń z których wyniki pomiarów podlegałyby archiwizacji nie jest materia ustawową.

		3. włączenie relatywnie niewielkiej paczki danych z wynikami pomiarów do systemu CEPiK wraz z podpięciem ich do rekordu badania danego pojazdu. Umożliwi to automatyczną weryfikację wszystkich uzyskanych wyników przez specjalistyczne oprogramowanie, do którego miałyby dostęp jednostki nadzoru (Starostwa, TDT, ITD, Policja, Prokuratura itp.). Nasza propozycja oznacza objęcie nieuciążliwym nadzorem przewencyjnym, w zakresie ograniczonym do najważniejszych mierzalnych parametrów diagnostycznych, wszystkich badanych pojazdów. Rozwiązania działające w podobnej logice funkcjonują już w Polsce – np. JPK, a w zakresie nadzoru nad SKP – np. we Włoszech, Francji, Serbii i wielu innych państwach. Wprowadzenie tej propozycji miałooby wpływ na pobudzenie sektora MSP zajmującego się naprawami pojazdów.	
Art. 1 pkt 13 (art. 83j ust. 1 pkt 3 i 4)	Prezydent Miasta Krakowa	Zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b to starosta, który wpisał do rejestru stację kontroli pojazdów – kontroluje „prawidłowość prowadzenia wymaganej dokumentacji” związanej z wykonywaniem badań technicznych. Dokumentacja ta jest prowadzona w informatycznym rejestrze badań technicznych zawierającym wymagane przepisami informacje, w tym m.in.: wyniki badań, wykryte usterki oraz dokumentacja fotograficzna. Kontrola starosty byłaby w tym zakresie dublowana przez pracowników Transportowego Dozoru Technicznego. Zaznaczamy, że za dokumentację z badań technicznych odpowiada przed starostą przedsiębiorca, a pracownicy TDT kontrolują diagnostę.	Uwaga nie została uwzględniona. Starosta może sprawdzić, czy jest prowadzona dokumentacja, ale nie będzie jej analizował. Pod pojęciem prawidłowości prowadzenia dokumentacji wymaga się sprawdzenia, czy taka dokumentacja jest prowadzona. Starostwa będzie przeprowadzał tą kontrolę pod kątem proceduralnym. Nie ma możliwości dublowania się kompetencji organów jakimi są Dyrektor Transportowy Dozór Techniczny i Starosta.
Art. 1 pkt 13 (art. 83j ust. 2)	Jarosław Włodarczyk	Z uwagi, iż zgodnie z art. 83l ust. 1 pkt 2 diagnosta ma uczestniczyć co 2 lata w dwudniowych warsztatach doskonalenia zawodowego, taki sam obowiązek winno się wprowadzić także dla osób kontrolujących diagnostów. One także winne się doskonalić.	Uwaga nie została uwzględniona. Z uwagi, że czynności kontrolne w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu zostaną powierzone pracownikom

			Transportowego Dozoru Technicznego, to kwestia ewentualnych szkoleń nie wymaga uregulowania w przedmiotowym projekcie ustawy. Będzie to kwestia ewentualnych wewnętrznych szkoleń organizowanych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.
Art. 1 pkt 13 (art. 83j ust. 3)	Prezydent Miasta Krakowa	Proponowana zmiana Dodanie treści: Pracownicy, o których mowa w ust. 2, nie mogą: 1) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnością i niezależnością wykonywanych czynności kontrolnych; 2) pozostawać w takim stosunku z diagnostą oraz przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów, że może to wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych; 3) być zatrudnione w stacji kontroli pojazdów i ośrodku szkolenia diagnostów; 4) prowadzić działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów i ośrodka szkolenia diagnostów; Nie wprowadzenie tego uzupełnienia wskazywałoby na nierówne traktowanie pracowników starostw nadzorujących SKP w stosunku do pracowników TDT nadzorujących diagnostów.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Uwaga w zakresie pkt 2 została uwzględniona. W ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów czynności kontrolne mogą przeprowadzać nie tylko pracownicy starostw, dlatego niezbędne było wprowadzenie szerszego katalogu wyłączeń niż w przypadku pracowników Transportowego Dozoru Technicznego.
Art. 1 pkt 13 (art. 83j ust. 4)	Prezydent Miasta Krakowa	Od 1999 r. pracownicy starosty nie posiadali i nie posiadają uprawnień do ochrony przysługującej funkcjonariuszom publicznym. W okresie sprawowanego nadzoru przez pracowników starosty, w tym oceny prawidłowości wykonywania badania technicznego przez diagnostów pracujących na stacji nigdy nie doszło do sytuacji wymagającej interwencji służb mundurowych. Ochrona przysługująca funkcjonariuszom publicznym wykonywania badania powinna obejmować również pracowników starosty. W innym przypadku widoczne jest nierówne traktowanie pracowników samorządowych,	Uwaga nie została uwzględniona. Odnosząc się do stwierdzenia, że pracownicy starosty nie posiadali i nie posiadają uprawnień do ochrony przysługującej funkcjonariuszom publicznym należy zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 115 § 13 pkt 4 <i>ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny</i> (Dz. U. z 2020 r. poz. 1444) funkcjonariuszem publicznym jest osoba będąca pracownikiem administracji rządowej, innego organu

		w stosunku do pracowników TDT, którym zapewnia się specjalną ochronę.	państwowego lub samorządu terytorialnego, chyba że pełni wyłącznie czynności usługowe, a także inna osoba w zakresie, w którym uprawniona jest do wydawania decyzji administracyjnych. W związku z tym, że pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego nie mieszczą się w definicji legalnej funkcjonariusza publicznego, konieczne było wprowadzenie przepisu, który przyznawałby pracownikom Transportowego Dozoru Technicznego ochronę przysługującą funkcjonariuszom publicznym.
Art. 1 pkt 13 (art. 83j ust. 5 pkt 1)	Prezydent Miasta Krakowa	Proponowana zmiana Usunięcie treści: art. 83j ust. 5 W ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego mają prawo: ~~1) żądania od przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;~~ 2) wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są przeprowadzane badania techniczne w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów; 3) uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych. Uzasadnienie zmiany Brak kompetencji ustawowych. Kolizja czynności przeprowadzanych podczas kontroli pomiędzy pracownikami starosty a TDT.	Uwaga nie została uwzględniona. Pozostawienie takiego prawa jest uzasadnione praktycznym podejściem kontroli. Taka kontrola byłaby również mniej skuteczna.
Art. 1 pkt 13 (art. 83j ust. 5 pkt 2)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 83j ust. 5 pkt 2 zakłada się, że kontrolujący SKP pracownicy TDT mają prawo wstępu na teren stacji i do jej pomieszczeń, gdzie są prowadzone badania	Uwaga została częściowo uwzględniona.

		techniczne nie tylko w dniach i godzinach, w których wykonywane są badania lub także w czasie gdy powinna być wykonywana taka działalność. Zgodnie z art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców, kontrolę przeprowadza się w godzinach pracy lub w czasie faktycznego wykonywania działalności gospodarczej. W związku z tym, PISKP postuluje, aby sformułowanie: „lub powinna być wykonywana działalność gospodarcza” zastąpić frazą: „lub w czasie faktycznego wykonywania działalności gospodarczej”. Przepisy dotyczące działalności regulowanej w zakresie stacji kontroli pojazdów nie narzucają podmiotom prowadzącym SKP żadnych obowiązków w zakresie godzin lub dni otwarcia stacji. To pracodawca decyduje, kiedy są wykonywane badania techniczne. Zatem nie do określenia jest kiedy hipotetycznie takie badania powinny być wykonywane. Nie ulega także wątpliwości, że przeprowadzanie kontroli nie będzie możliwe w czasie gdy budynek SKP będzie zamknięty lub nie będą znajdować się w nim diagności. Dodatkowo PISKP pragnie zauważyć, że diagnosta najczęściej jest zatrudniony w stacji kontroli pojazdów nie będąc jej właścicielem. PISKP uważa, że pracodawca lub jego przedstawiciel powinien być powiadomiony o kontroli jego pracownika, czyli diagnosty. W szczególności jest to zasadne mając na uwadze projektowane zapisy w art. 83j ust. 5 pkt 1, z których wynika, że w ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego mają prawo żądania od przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli. Spełnienie tego obowiązku nie będzie możliwe jeśli przedsiębiorca albo jego przedstawiciel nie będzie wiedział o kontroli.	Określenie w czasie faktycznego wykonywania działalności gospodarczej w przypadku prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest określeniem nieprecyzyjnym. Uwaga dotycząca powiadomienia przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów o kontroli jego pracownika, czyli diagnosty została uwzględniona. Zdecydowano, że przed przystąpieniem do czynności kontrolnych w ramach nadzoru pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego znajdujący się na terenie stacji kontroli pojazdów informują bezpośrednio przedsiębiorcę albo kierownika podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów o rozpoczęciu czynności kontrolnych, w przypadku ich obecności.
Art. 1 pkt 13 (art. 83j ust. 7)	Transportowy Dozór Techniczny	Odnosnie projektowanego brzmienia art. 83j ust. 7 TDT proponuje wprowadzić stosowny przepis przejściowy	Uwaga nie została uwzględniona.

		wskazujący, że obowiązek objęcia kontrolą w ramach sprawowanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych nie mniej niż 0,3% liczby badań technicznych przeprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzedzającym obowiązywał będzie od 2022 r. W związku z powyższym, TDT proponuje nowe brzmienie art. 15 przedmiotowego projektu: „Art. 15. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2021 r., z wyjątkiem: 1) art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia; 2) art. 1 pkt 13 w zakresie art. 83j ust. 7, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.” W tym miejscu należy zauważyć, że dopiero po wejściu w życie przedmiotowej ustawy tj. po 1 stycznia 2021 r. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie mógł ubiegać się o dotację z budżetu państwa na finansowanie nowych zadań, o których mowa w przedmiotowej ustawie, a co za tym idzie wszelkie czynności związane z przygotowaniem jednostki do wykonywania zadań będą możliwe dopiero po otrzymaniu przedmiotowej dotacji.	Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”. Kontrole prawidłowości przeprowadzania badań technicznych pojazdów powinny zostać rozpoczęte z dniem wejścia w życie ustawy.
	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej	Jakie są merytoryczne podstawy określenia ilości pojazdów (0,3%) podlegających weryfikacji wyników badań jako miarodajnej dla oceny prawidłowości funkcjonowania systemu? W poprzednim projekcie było to 0,5%, a w Królestwie Niderlandów, na które powołuje się Projektodawca jest to dziesięciokrotnie więcej (3%). Jeśli Projektodawca połączy archiwizację z automatyczną weryfikacją danych pomiarowych, wówczas używanie narzędzia w postaci kontroli fizycznej może być znacznie bardziej efektywne. Posługując się analogią do JPK czy systemu nadzoru nad SKP we Włoszech, fizyczne kontrole możnaby wówczas kierować przede wszystkim do tych stacji, które wytypuje system informatycznego nadzoru.	Uwaga nie została uwzględniona. Liczba kontroli <i>ad hoc</i> została określona w projekcie ustawy na poziomie nie mniej niż 0,3% liczby badań technicznych wykonywanych w Polsce w ciągu roku tj. mniej niż w poprzednim projekcie, ze względu na zaangażowanie mniejszych kosztów po stronie budżetu państwa. Za taką ilością przemawia również ilość niezbędnych zespołów oraz pracowników do wykonywania zadań związanych z prowadzeniem nadzoru nad badaniami technicznymi.
Art. 1 pkt 13 (art. 83j ust. 12)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W przypadku diagnostów, projektowane przepisy w proponowanym art. 83j ust. 12 stwierdzają, że:	Uwaga została częściowo uwzględniona.

		„12. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest: 1) przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego; 2) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu niezgodnego ze stanem faktycznym lub dokonanie wpisu w dowodzie rejestracyjnym albo pozwoleniu czasowym niezgodnego ze stanem faktycznym.” Zdaniem PISKP pkt 1 można uznać za jasny i ostry co do jego interpretacji. Z kolei pkt 2 wymaga doprecyzowania. W tym przypadku kierowaliśmy się definicją usterki stwarzającej zagrożenie określonej w rozporządzeniu w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów w § 2 ust. 4 pkt 3, która jest następująca: „3) usterki stwarzające zagrożenie - usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, niezależnie od okoliczności.” Uważamy również, że przypadkiem rażącego naruszenia powinno być wykonanie badania technicznego bez obecności pojazdu, czyli badanie wirtualne. Mając powyższe na uwadze, art. 83j ust. 12 mógłby otrzymać następujące brzmienie: „12. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest: 1) przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego; 2) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym, niezgodnego ze stanem faktycznym lub dokonanie wpisu w dowodzie rejestracyjnym albo pozwoleniu czasowym niezgodnego ze stanem faktycznym, o ile naruszenie przepisów przez diagnostę stanowiło bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska	Katalog rażących naruszeń przepisów badań technicznych został rozbudowany. Pierwotny pkt 2 otrzymał następujące brzmienie: „<i>wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, jeżeli usterka lub kilka usterek w jednej grupie stwarza bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwu ruchu drogowego w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym</i>”. Została dodana również kolejna przesłanka rażącego naruszenia przepisów dotyczących badań technicznych w brzmieniu „<i>wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym bez przeprowadzenia badania technicznego</i>”.

		w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym; 3) przeprowadzenie badania technicznego bez obecności pojazdu w stacji kontroli pojazdów.”	
Art. 1 pkt 13 (art. 83j ust. 12 pkt 1)	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Przepis „1) przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego” nie jest wystarczający, ponieważ wyposażenie może być, ale niekoniecznie zalegalizowane i niekoniecznie technicznie sprawne. Czy wtedy jest w porządku, aby stacja nadal prowadziła diagnostykę pojazdów?	Uwaga nie została uwzględniona. Określenie „bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego” oznacza zarówno zastosowanie wyposażenia kontrolno-pomiarowego, które nie gwarantuje wykonywania odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów, jak również posługiwanie się wyposażeniem kontrolno-pomiarowym, które nie będzie spełniało określonych wymagań.
Art. 1 pkt 13 (art. 83j ust. 15)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 83j ust. 15 wskazano, że wszystkim decyzjom dotyczącym uprawnień diagnostom nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. O ile może być to zasadne w przypadku zawieszania i przywracania świadectwa kompetencji diagnosty, o tyle w przypadku cofania ze skutkiem 2-letnim takich uprawnień faktycznie pozbawia to prawa do obrony. Obecny system określa, że odwołanie od decyzji cofającej uprawnienia diagnosty jest przekazywane do 49-ciu działających w Polsce samorządowych kolegiów odwoławczych. Dopiero negatywna decyzja kolegium powoduje faktycznie zakaz pracy diagnosty. W proponowanym systemie odwołania od decyzji Dyrektora TDT są natychmiast wykonalne a tym samym pozbawiają prawa do pracy. Wszystkie odwołania będą trafiały do jednego organu tj. ministra właściwego do spraw transportu, który swoją decyzją po zakończeniu postępowania będzie mógł przywrócić diagnostę do pracy. PISKP obawia się, że w przypadku gdy odwołania będą trafiały do jednego organu, zamiast do 49-ciu jak ma to miejsce obecnie, system będzie niewydolny, a diagności przez wiele miesięcy będą oczekiwali na rozpatrzenie ich odwołania. Art. 108 kpa przewiduje nadawanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzjom, w sytuacji gdy jest to niezbędne	Uwaga nie została uwzględniona. Należy wskazać na art. 21 <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE</i> , który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące. Projekt ustawy precyzyjnie określa przypadki, w których Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa świadectwo kompetencji diagnosty, Są to sytuacje - w rozumieniu dyrektywy „poważne nieprawidłowości”, które uniemożliwiają dalsze wykonywanie zawodu diagnosty.

		ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony, ogólnie rzecz biorąc gdy przemawiają za tym względy bezpieczeństwa. Nie każda decyzja cofająca świadectwo kompetencji diagnoście będzie wydawana w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy też obywateli. Organ powinien to ustalić w trakcie postępowania. Decyzje cofające świadectwo kompetencji mogą dotyczyć błędów formalnych, które bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo nie mają. Diagnosty nie powinni być wszyscy „wrzucani” do jednego worka, bez względu na to jakiego dopuszcza się naruszenia. Automatyczny rygor natychmiastowej wykonalności spowoduje, że diagnosta będzie mógł się od decyzji odwołać, ale z chwilą jej odebrania będzie ona od razu wykonalna. Organ może się też pomylić i wydać decyzję błędną, która zostanie uchylona. W tym czasie diagnosty będą faktycznie pozbawieni prawa do wykonywania zawodu i środków do utrzymywania swojej rodziny. Czy diagnoście zostaną zwrócone utracone przychody i zrekompensowane straty, które poniósł? W związku z powyższym, PISKP proponuje, aby ust. 15 w art. 83j miał następujące brzmienie: „15. Decyzjom, o których mowa w ust. 9-10, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.”	
Art. 1 pkt 13 (art. 83k)	Związek Powiatów Polskich	Rejestr diagnostów Dążenie projektodawców do wzmocnienia pozycji TDT sprawiło, że zaproponowane jest nawet dublowanie wydatków na poszczególne systemy informatyczne. Jak wynika z dodawanego art. 83k TDT będzie prowadził odrębny rejestr diagnostów, mimo że rejestr taki jest częścią systemu CEPIK. Nie widzimy zasadności takiego rozwiązania.	Uwaga nie została uwzględniona. Docelowo będzie funkcjonowała centralna ewidencja pojazdów, ale pomocniczo nadal rejestr będzie prowadzony przez podmiot zbierający dane. Rejestr diagnostów prowadzony przez TDT umożliwi weryfikację czy diagnosta posiada świadectwo kompetencji diagnosty i jest w rejestrze diagnostów. Rejestr diagnostów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej

			TDT w zakresie wskazanych danych a dostęp do centralnej ewidencji pojazdów jest ograniczony zarówno do określonych podmiotów jak i określonego zakresu.
	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	OSDS uważa, że cały artykuł 83k w zaproponowanym brzmieniu należy usunąć. Zgodnie z przyjętymi założeniami projektu ustawy oraz OSDS rejestr taki prowadzi minister cyfryzacji i jest opisany w art. 1 ust 5 projektu. (art. 80b ust. 1). Nie ma potrzeby dublowania rejestru, a dostępność do niego mają uprawnione podmioty.	Uwaga nie została uwzględniona. Docelowo będzie funkcjonował CEPIK, ale pomocniczo nadal rejestr będzie prowadzonym przez podmiot zbierający dane. Rejestr diagnostów prowadzony przez TDT umożliwi weryfikację czy diagnosta posiada świadectwo kompetencji diagnosty i jest w rejestrze diagnostów. Rejestr diagnostów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej TDT w zakresie wskazanych danych a dostęp do CEPIK jest ograniczony zarówno do określonych podmiotów jak i określonego zakresu.
Art. 1 pkt 13 (art. 83k ust. 5)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Wydaje się zasadne udostępnienie informacji także w zakresie pkt 2 czyli danych dotyczących nazwy, adresu i kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony.	Uwaga została uwzględniona.
Art. 1 pkt 13 (art. 83l)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 83l: Art. 83l. 1. Diagnosta jest obowiązany: 1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki; 2) uczestniczyć co 2 lata w dwudniowych warsztatach doskonalenia zawodowego; 3) przekazywać Staroście: a) informacje o zmianie danych, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4 oraz art. 83k ust. 2 pkt 1 lit. b i d – w terminie 14 dni od wystąpienia zmiany, b) zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego, nie później niż 14 dni po upływie dwuletniego okresu od dnia wpisu do rejestru diagnostów albo ukończenia ostatnich warsztatów doskonalenia zawodowego.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Zgodnie z nową koncepcją Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie organem właściwym do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty. W związku z tym, ma obowiązek wprowadzenia informacji o diagnostach do systemu teleinformatycznego. Uwaga dotycząca warunku pokrewieństwa została uwzględniona.

		2. W przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na przeprowadzenie badania technicznego w sposób rzetelny i bezstronny, zgodnie z posiadaną przez niego wiedzą, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania technicznego i zawiadamia o zaistniałych okolicznościach Starostę. 3. Diagnosta podlega wyłączeniu od przeprowadzenia badania technicznego w przypadku gdy był świadkiem lub biegłym w postępowaniu, którego przedmiotem był badany pojazd. Uzasadnienie: To starosta powinien być adresatem i w naszej opinii jest uprawniony i ma obowiązek wprowadzenia tych informacji do systemu informatycznego. Diagnosta zawiadamiając Starostę o nieprawidłowościach w Stacji Kontroli Pojazdów może spowodować dokonanie natychmiastowej kontroli (mała odległość). Może to mieć jeszcze jeden pozytywny skutek, że przedsiębiorca po uzyskaniu informacji od diagnosty o niesprawnym wyposażeniu nie zignoruje tej informacji. W obecnym stanie prawnym, gdzie właściciel SKP scedował wszelką odpowiedzialność za utrzymanie w sprawności jak i dotrzymywania terminów legalizacji niektórych urządzeń to właśnie diagnosta odpowiada za wszystko. Diagnosta ma rzetelnie wykonywać badania techniczne. Wprowadzanie warunku o pokrewieństwie, o którym diagnosta może nie posiadać informacji i nie może ich zweryfikować - jest niepotrzebne.	
Art. 1 pkt 13 (art. 83l ust. 1 pkt 2)	Dekra Polska	Okresowe szkolenia dla diagnostów Odnosząc się do przedstawionego projektu ustawy z zadowoleniem Dekra przyjmuje powrót do szkoleń okresowych dla diagnostów. Dzięki obowiązkowym szkoleniom podniosą oni kwalifikacje, a także uzyskają dostęp do najnowszych informacji dotyczących techniki motoryzacyjnej, metodyki wykonywania badań technicznych oraz obowiązujących wymogów prawnych. Dekra Polska proponuje w art. 83l ust. 1 pkt 2 wykreślić słowo „dwudniowe”, a szczegółowe rozliczenie	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zwrócić uwagę, że prowadzenie ośrodków szkolenia diagnostów będzie nową działalnością regulowaną. Ewaluacja efektów projektu, w tym także okresowych szkoleń dla diagnostów, ich zakresu i długości oraz zastosowanych mierników nastąpi w formie dokumentu

		godzinowe przenieść do aktów wykonawczych. Pozwoli to na elastyczność w przypadku koniecznej modyfikacji zakresów lub długości szkolenia (zmiany w rozporządzeniu, a nie w ustawie).	<i>Ocena funkcjonowania ustawy OSR ex-post po 5 latach.</i>
Art. 1 pkt 13 (art. 83l ust. 1 pkt 3 lit. a)	Prezydent Miasta Krakowa	Proponowana zmiana Zmiana/dodanie treści: Diagnosta jest obowiązany: 1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki; 2) uczestniczyć co 2 lata w dwudniowych warsztatach doskonalenia zawodowego; 3) przekazywać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego: a) informacje o zmianie danych, o których mowa w art.83h ust. 3 pkt 4 oraz art. 83k ust. 2 pkt 1 lit. b i d oraz pkt 2 - w terminie 14 dni od wystąpienia zmiany, b) zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego, nie później niż 14 dni po upływie dwuletniego okresu od dnia wpisu do rejestru diagnostów albo ukończenia ostatnich warsztatów doskonalenia zawodowego. Uzasadnienie zmiany Konsekwencja zaproponowanej przez zmiany tj. usunięcia art. 83 ae. To diagnosta a nie przedsiębiorca powinien informować nadzorujący go organ o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia w SKP.	Uwaga nie została uwzględniona. Brzmienie art. 83ae zostało zmienione. Zgłaszanie informacji o zatrudnieniu diagnosty lub ustaniu zatrudnienia będzie odbywać się za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów. Dostęp Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do tych informacji zostanie zapewniony przez funkcjonalność centralnej ewidencji pojazdów. Mając na względzie powyższy sposób rozpatrzenia uwagi dotyczącej art. 83ae, nie jest możliwe, aby to diagnosta przekazywał dane dotyczące nazwy, adresu i kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony.
Art. 1 pkt 13 (art. 83l ust. 2)	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Naszym zdaniem w tym przepisie brakuje zapisów, co dalej z takim przypadkiem ma zrobić Dyrektor TDT, zwłaszcza, gdyby diagnosta podjął taką decyzję w trakcie prowadzonego badania technicznego jakiegoś pojazdu – co wtedy powinno się stać z takim pojazdem? Mamy nadzieję, że nie będzie musiał stać na stanowisku diagnostycznym przez tydzień i czekać na jakieś rozstrzygnięcie przez Dyrektora TDT.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Arkuł 83l ust. 2 otrzymał nowe brzmienie. W przypadku, gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta powinien odstąpić od przeprowadzenia badania technicznego i przesłać informację o powodzie odstąpienia do centralnej ewidencji pojazdów
	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 83l ust. 2 PISKP proponuje zmianę projektowanego brzmienia:	Uwaga została częściowo uwzględniona.

		„2. W przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na przeprowadzenie badania technicznego w sposób rzetelny i bezstronny, zgodnie z posiadaną przez niego wiedzą, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania technicznego.” W dokumentacji analitycznej Centralnej Ewidencji Pojazdów dla producentów oprogramowania do rejestru badań technicznych, określono że w przypadku odstąpienia od badania, stacja kontroli pojazdów przesyła informację do CEP z jakiego powodu zostało przerwane badanie. Zatem nie ma konieczności zawiadomienia o zaistniałych okolicznościach Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, gdyż taka informacja będzie także widoczna w ewidencji dla Dyrektora TDT, gdy będzie miał on dostęp do CEP.	Artykuł 83l ust. 2 otrzymał nowe brzmienie. W przypadku, gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta powinien odstąpić od przeprowadzenia badania technicznego i przesłać informację o powodzie odstąpienia do centralnej ewidencji pojazdów
Art. 1 pkt 13 (art. 83l ust. 3 pkt 1)	Stowarzyszenie Ekspertów Techniki Motoryzacyjnej i Diagnostów Samochodowych „Ruch Drogowy”	Jako uprawnieni diagnosty samochodowi posiadamy uprawnienia państwowe nadane w drodze decyzji, w związku z tym jesteśmy w pełni świadomi odpowiedzialności jaka na nas ciąży w przypadku przeprowadzania badań technicznych, bez znaczenia w tej sytuacji jest czy jesteśmy spokrewnieni z posiadaczem pojazdu, czy utrzymujemy z nim bliższe relacje jako osobą obcą. Pamiętajmy o tym, że to ciężka praca diagnosty pomaga w podniesieniu technicznego bezpieczeństwa i może być jeszcze bardziej skuteczna kiedy będzie odczuwał komfort prawny jej wykonywania.	Uwaga została uwzględniona. Punkt 1 został wykreślony z projektu.
Art. 1 pkt 13 (art. 83m)	Prezydent Miasta Krakowa	Sugerujemy rozważenie wskazania w przepisach minimalnego zakresu współpracy starosty i Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Jest ona niezbędna w celu prawidłowej realizacji nadzoru nad diagnostami i stacjami kontroli pojazdów. Brak wzajemnej informacji co do wydania/zawieszenia/cofnięcia uprawnienia diagnosty czy skreślenia stacji może doprowadzić do sytuacji w której: -diagnosta, któremu zawieszono lub cofnięto uprawnienia będzie nadal figurował jako osoba uprawniona do badania pojazdów,	Uwaga nie została uwzględniona. Stworzenie katalogu takich okoliczności byłoby znacznie utrudnione, a katalog powinien być katalogiem zamkniętym. Proponujemy pozostawienie brzmienia art. 83m w stopniu ogólnym.

		-starosta nie podejmie postępowania administracyjnego dot. stacji, w której zatrudniony diagnosta rażąco naruszył zakres i sposób badania, -zaplanowano kontrolę diagnosty zatrudnionego na nie istniejącej / skreślonej stacji kontroli pojazdów. Proponujemy doprecyzowanie zapisu poprzez określenie co najmniej: - rodzaju informacji przekazywanych wzajemnie przez TDT i starostę, - organu, który powołany byłby do rozstrzygania sporów pomiędzy ww. jednostkami. Proponujemy, aby wymiana informacji dotyczyła co najmniej: W zakresie kompetencji Dyrektora TDT: - wydania, zawieszenia, przywrócenia, cofnięcia świadectwa kompetencji diagnosty; - wyników kontroli diagnosty zatrudnionego na stacji kontroli pojazdów; - decyzji, o której mowa w art. 83 ust. 4 ustawy; W zakresie kompetencji starosty: -danych o prowadzących stacje kontroli pojazdów, w tym: - adresu stacji kontroli pojazdów, - kodu rozpoznawczego stacji, - zakresu badań, - imienia i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ich uprawnień, - daty wpisania/skreślenia stacji, Przekazywanie tych informacji powinno następować drogą elektroniczną.	
Art. 1 pkt 14 (art. 84)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	W art. 84 należy zamienić wyrazy Instytut Transportu Samochodowego na Transportowy Dozór Techniczny. Uważamy, że należy pozostawić kompetencje przeprowadzania egzaminów tak doświadczonemu w tej dziedzinie organowi jakim jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. To nikt inny jak organ homologacyjny ma największą wiedzę i wiadomości na temat kierunków rozwoju motoryzacji.	Uwaga nie została uwzględniona. W nowej koncepcji systemu badań technicznych pojazdów zdecydowano o powierzeniu Instytutowi Transportu Samochodowego przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych. Za pomocą takiego rozwiązania i powierzeniu nadzoru

		OSDS proponuje, aby art. 84 otrzymał następujące brzmienie: <i>„Art. 84. 1. Egzaminy kwalifikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna działająca przy Dyrektorze Transportowego Dozoru Technicznego.</i> <i>2. Komisja egzaminacyjna składa się z osób spełniających wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 2.</i> <i>3. Za egzamin kwalifikacyjny jest pobierana opłata.</i> <i>4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 500 zł.</i> <i>5. Opłata, o której mowa w ust. 3, stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.</i> <i>6. Na egzaminie kwalifikacyjnym wykorzystuje się pytania egzaminacyjne pochodzące z katalogu pytań zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw transportu. Katalog pytań składa się co najmniej z 1000 pytań.</i> <i>7. Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie kwalifikacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).</i> <i>8. Egzamin kwalifikacyjny obejmuje:</i> <i>1) część teoretyczną składającą się z:</i> <i>a) części testowej,</i> <i>b) zadania otwartego obejmującego wiedzę i kwalifikacje kandydata na diagnostę dotyczące w szczególności obszarów mechaniki, dynamiki, dynamiki pojazdu, silników spalinowych, technologii materiałów, elektroniki, elektryki, elektronicznych układów pojazdów, technologii pojazdu, metod badania, oceny usterek, obowiązujących wymogów prawnych w zakresie homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacji informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych oraz przeprowadzania badania technicznego;</i> <i>2) część praktyczną polegającą na:</i>	kilku podmiotom zostaną osiągnięte cele jakie zakłada dyrektywa 2014/45.

		a) przeprowadzeniu badania technicznego w zakresie określonym przez komisję egzaminacyjną, b) wydaniu oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu, c) wypełnieniu dokumentów stosowanych w przypadku badania technicznego, o którym mowa w lit. a. 9. Warunkiem przystąpienia do części praktycznej egzaminu jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu. 10. Kandydat na diagnostę, w przypadku negatywnego wyniku części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, może zwrócić się do komisji egzaminacyjnej z wnioskiem o ponowną ocenę tej części egzaminu. 11. Jeżeli w wyniku ponownej oceny osoba egzaminowana uzyskała pozytywny wynik z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego może przystąpić do części praktycznej egzaminu. 12. W przypadku uzyskania wyniku pozytywnego z egzaminu kwalifikacyjnego Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje zaświadczenie potwierdzające zdanie egzaminu kwalifikacyjnego.”;	
Art. 1 pkt 14 (art. 84 ust. 1)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich	Powierzenie przeprowadzenia egzaminów kwalifikacyjnych przez Instytut Transportu Samochodowego naszym zdaniem może budzić zastrzeżenie i prowadzić do tzw. konfliktu interesów finansowych dla tej jednostki. <u>Uzasadnienie:</u> Instytut Transportu Samochodowego od co najmniej dwóch dekad skupia w swoich strukturach organizacyjnych pod nazwą Patronat kilkaset podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów. Przynależność do Patronatu ITS wiąże się z dokonywaniem cyklicznych znacznych opłat. Naszym zdaniem, może to rodzić ujemne skutki w prowadzeniu obiektywnej oceny wiedzy w trakcie egzaminowania kandydatów na diagnostów kierowanych dla podmiotów należących do Patronatu lub nie. Dlatego należałoby wprowadzić do art. 84 zapis, który wykluczy możliwość prowadzenia tego rodzaju struktur	Uwaga nie została uwzględniona. Komisja egzaminacyjna będzie decydowała o wyniku egzaminu, w tym również przedstawiciele strony społecznej. Skład komisji egzaminacyjnej zostanie ustalony w rozporządzeniu.

		organizacyjnych gromadzących podmioty prowadzące SKP w przypadku prowadzenia przez Instytut Transportu Samochodowego egzaminów kwalifikacyjnych.	
Art. 1 pkt 14 (art. 84 ust. 2)	Transportowy Dozór Techniczny	Wskazaniem wydaje się na poziomie ustawy doprecyzować katalog osób, które będą mogły brać udział w komisji egzaminacyjnej wskazanej w projektowanym art. 84 ust. 2, a w szczególności określenie kto może być rzeczywiście przedstawicielem strony społecznej, w drodze jakiej procedury ów przedstawiciel strony społecznej będzie wyłaniany oraz czy jego udział w komisji jest płatny czy też będzie jej członkiem nie otrzymując żadnego wynagrodzenia. Pozostawienie katalogu otwartego bez konkretnych regulacji na poziomie ustawowym może prowadzić do szeregu wątpliwości interpretacyjnych jak i transparentności wykonywanych przez komisję zadań.	Uwaga nie została uwzględniona. Skład komisji egzaminacyjnej zostanie ustalony w rozporządzeniu.
Art. 1 pkt 14 (art. 84 ust. 7)	Grzegorz Krzemieniecki	W art. 84 ust. 7 wskazuje się, że „Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie kwalifikacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695). Niestety wyroki sądowe rozgraniczają co jest lub nie jest informacją publiczną. Należy wskazać, że łączny zapis to celowy zabieg projektodawcy, aby nie udostępniać testów używanych w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego. Niestety według mojej oceny niczym nie uzasadniony. W związku z powyższym, proponuję następujące brzmienie: <u>„7. Katalog pytań nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695). 7a. Materiał urzędowy używany w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego stanowi informację publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).”</u>	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zwrócić uwagę, że pomiędzy proponowanym brzmieniem ust. 7 i 7a a stanowiskiem zaprezentowanym w orzecznictwie zachodzi sprzeczność. Składając odwołanie od wyniku egzaminu na podstawie przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – <i>Kodeks postępowania administracyjnego</i> (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.) przysługuje możliwość zapoznania się z aktami sprawy, w tym z własnym arkuszem egzaminacyjnym. Podkreślenia wymaga, że wiedza zdobyta w trakcie szkolenia kandydatów na diagnostów oraz w trakcie okresu praktyki jest wiedzą specjalistyczną, która warunkuje odpowiedni poziom merytoryczny wykonywanych zadań, dlatego nie jest możliwe ustanowienie katalogu pytań jako informacji publicznej.

		Opis zgłoszonej uwagi: w orzecznictwie prezentowane są następujące stanowiska: 1) w postanowieniu z dnia 21 grudnia 2010 r., sygn.. akt I OSK 1975/10 NSA podziela również pogląd, w którym trafnie odróżniono dokument urzędowy od materiału urzędowego. O ile dokument urzędowy stanowić będzie informację publiczną, o tyle materiał urzędowy z przymiotu tego korzystać nie może, bowiem brak mu cechy oficjalności (nie został przez organ użyty w jednostkowej sprawie i skierowany na zewnątrz). 2) W wyroku z dnia 26 września 2001 r., sygn.. akt IV CKN 458/00 Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że „bank pytań” testowych, stosowanych przy egzaminach na prawo jazdy stanowi materiał abstrakcyjny, z których dopiero zostaną ułożone zestawy pytań. O ile zatem można byłoby określić test używany w trakcie egzaminu jako dokument urzędowy, o tyle nie sposób tak traktować materiału testowego, z którego wyłaniane są pytania testowe mające sprawdzić stan wiedzy osób ubiegających się o stosowne pozwolenie.” W przypadku diagnostów samochodowych utajnienie testu używanego w trakcie egzaminu jako materiału urzędowego po odbytych egzaminach jest działaniem ograniczającym uzyskanie informacji publicznej. Nadmienić należy, że jest wiele orzeczeń, które tego obszaru dotyczą. Dostępne są w bazie NSA.	
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie	W art. 84 ust. 7 wskazuje się, że „Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie kwalifikacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695). Niestety wyroki sądowe rozgraniczają co jest lub nie jest informacją publiczną. Należy wskazać, że łączny zapis to celowy zabieg projektodawcy, aby nie udostępniać testów używanych w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego. W związku z powyższym, SITK RP proponuje następujące brzmienie:	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zwrócić uwagę, że pomiędzy proponowanym brzmieniem ust. 7 i 7a a stanowiskiem zaprezentowanym w orzecznictwie zachodzi sprzeczność. Składając odwołanie od wyniku egzaminu na podstawie przepisów <i>ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego</i> (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.) przysługuje możliwość zapoznania się z aktami sprawy, w tym z własnym arkuszem egzaminacyjnym.

		<u>„7. Katalog pytań nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).</u> <u>7a. Materiał urzędowy używany w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego stanowi informację publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).”</u> <u>Opis zgłoszonej uwagi:</u> w orzecznictwie prezentowane są następujące stanowiska: 1) w postanowieniu z dnia 21 grudnia 2010 r., sygn.. akt I OSK 1975/10 NSA podziela również pogląd, w którym trafnie odróżniono dokument urzędowy od materiału urzędowego. O ile dokument urzędowy stanowić będzie informację publiczną, o tyle materiał urzędowy z przymiotu tego korzystać nie może, bowiem brak mu cechy oficjalności (nie został przez organ użyty w jednostkowej sprawie i skierowany na zewnątrz). 2) W wyroku z dnia 26 września 2001 r., sygn.. akt IV CKN 458/00 Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że „bank pytań” testowych, stosowanych przy egzaminach na prawo jazdy stanowi materiał abstrakcyjny, z których dopiero zostaną ułożone zestawy pytań. O ile zatem można byłoby określić test używany w trakcie egzaminu jako dokument urzędowy, o tyle nie sposób tak traktować materiału testowego, z którego wyłaniane są pytania testowe mające sprawdzić stan wiedzy osób ubiegających się o stosowne pozwolenie.” W przypadku diagnostów samochodowych utajnienie testu używanego w trakcie egzaminu jako materiału urzędowego po odbytych egzaminach jest działaniem ograniczającym uzyskanie informacji publicznej. Nadmienić należy, że jest wiele orzeczeń, które tego obszaru dotyczą. Dostępne są w bazie NSA.	Podkreślenia wymaga, że wiedza zdobyta w trakcie szkolenia kandydatów na diagnostów oraz w trakcie okresu praktyki jest wiedzą specjalistyczną, która warunkuje odpowiedni poziom merytoryczny wykonywanych zadań, dlatego nie jest możliwe ustanowienie katalogu pytań jako informacji publicznej.
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników	W art. 84 ust. 7 wskazuje się, że „Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie kwalifikacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zwrócić uwagę, że pomiędzy proponowanym brzmieniem ust. 7 i 7a a

	Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695). Niestety wyroki sądowe rozgraniczają co jest lub nie jest informacją publiczną. Należy wskazać, że łączny zapis to celowy zabieg projektodawcy, aby nie udostępniać testów używanych w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego. W związku z powyższym, SITK RP proponuje następujące brzmienie art. 84 ust. 7: <u>„7. Katalog pytań nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).</u> <u>7a. Materiał urzędowy używany w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego stanowi informację publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).”</u> <u>Opis zgłoszonej uwagi:</u> w orzecnictwie prezentowane są następujące stanowiska: 1) w postanowieniu z dnia 21 grudnia 2010 r., sygn.. akt I OSK 1975/10, NSA podziela również pogląd, w którym trafnie odróżniono dokument urzędowy od materiału urzędowego. O ile dokument urzędowy stanowić będzie informację publiczną, o tyle materiał urzędowy z przymiotu tego korzystać nie może, bowiem brak mu cechy oficjalności (nie został przez organ użyty w jednostkowej sprawie i skierowany na zewnątrz). 2) w wyroku z dnia 26 września 2001 r., sygn.. akt IV CKN 458/00 Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że „bank pytań” testowych, stosowanych przy egzaminach na prawo jazdy stanowi materiał abstrakcyjny, z których dopiero zostaną ułożone zestawy pytań. O ile zatem można byłoby określić test używany w trakcie egzaminu jako dokument urzędowy, o tyle nie sposób tak traktować materiału testowego, z którego wyłaniane są pytania testowe mające sprawdzić stan wiedzy osób ubiegających się o stosowne pozwolenie.” W przypadku diagnostów samochodowych utajnienie testu używanego w trakcie egzaminu jako materiału	stanowiskiem zaprezentowanym w orzecnictwie zachodzi sprzeczność. Składając odwołanie od wyniku egzaminu na podstawie przepisów ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – <i>Kodeks postępowania administracyjnego</i> (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.) przysługuje możliwość zapoznania się z aktami sprawy, w tym z własnym arkuszem egzaminacyjnym. Podkreślenia wymaga, że wiedza zdobyta w trakcie szkolenia kandydatów na diagnostów oraz w trakcie okresu praktyki jest wiedzą specjalistyczną, która warunkuje odpowiedni poziom merytoryczny wykonywanych zadań, dlatego nie jest możliwe ustanowienie katalogu pytań jako informacji publicznej.

		urzędowego po odbytych egzaminach jest działaniem ograniczającym uzyskanie informacji publicznej. Nadmienić należy, że jest wiele orzeczeń, które tego obszaru dotyczą. Dostępne są w bazie NSA.	
Art. 1 pkt 14 (art. 84 ust. 8 i 9)	Instytut Transportu Samochodowego	Proponujemy zastąpić tekst dotychczasowy na poniższy: „Egzamin kwalifikacyjny obejmuje: 1) część pisemną składającą się z: a) części testowej, b) zadania otwartego obejmującego wiedzę i kwalifikację kandydata na diagnostę dotyczącego w szczególności obszarów mechaniki, dynamiki, dynamiki pojazdu, silników spalinowych, technologii materiałów, elektroniki, elektryki, elektronicznych układów pojazdów, technologii pojazdu, metod badania, oceny usterek, obowiązujących wymogów prawnych w zakresie homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacji informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych oraz przeprowadzania badania technicznego; 2) część ustną składającą się z: a) zadania polegającego na omówieniu przedmiotu, zakresu oraz sposobu przeprowadzenia badania technicznego pojazdu w zakresie określonym przez komisję egzaminacyjną, b) wydaniu oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu, c) wypełnienie dokumentów stosowanych w przypadku badania technicznego, o którym mowa w lit. a i b.” <u>Uzasadnienie:</u> Kandydat na diagnostę nie posiada odpowiedniej praktyki w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów ani pełnej wiedzy co do obsługi wszelkich możliwych urządzeń kontrolno-pomiarowych dopuszczonych do wykorzystania w polskich stacjach kontroli pojazdów. Program szkoleń dla kandydatów na diagnostów nie jest w stanie zapewnić nabycia takiej	Uwaga została częściowo uwzględniona. Część praktyczna egzaminu kwalifikacyjnego została uzupełniona o zasady bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązujące na terenie stacji kontroli pojazdów. Jednocześnie część praktyczna polegająca m.in. na przeprowadzeniu badania technicznego w zakresie określonym przez komisję, obecnie wchodząca w zakres egzaminu kwalifikacyjnego nie budzi wątpliwości i jest niezbędna do uzyskania uprawnień. Wobec powyższego, nie ma podstaw do przeprowadzenia zmian w tym zakresie.

		praktyki. Egzamin praktyczny ze względu na bezpieczeństwo kandydatów nie jest wskazany jako element sprawdzający wiedzę merytoryczną i prawną kandydatów na diagnostów, a wiedzę tę może potwierdzić egzamin ustny przeprowadzony na stanowisku kontrolnym w stacji kontroli pojazdów. Ponadto zakres egzaminu nie zawiera pełnego szkolenia BHP odnoszącego się do warunków lokalowych oraz wyposażenia w obiekcie, w którym przeprowadzane będą egzaminy.	
Art. 1 pkt 14 i 15 (art. 84 i 84a)	Transport i Logistyka Polska	Projektowane przepisy, także dotyczące zakresu przedmiotowego i wytycznych dla projektowanych rozporządzeń, nie określają kryteriów uznania wyniku egzaminu kwalifikacyjnego na kandydata na diagnostę za pozytywny. Proponujemy dookreślenie tych kryteriów zarówno w odniesieniu do części testowej i zadania otwartego, jak również do części praktycznej, według uznania projektodawcy, z uwzględnieniem progów egzaminacyjnych stosowanych w innych egzaminach zawodowych w branży TSL, np. na certyfikat kompetencji zawodowych, czy doradców DGSA w przewozie towarów niebezpiecznych.	Uwaga nie została uwzględniona. Kryteria uznania wyniku egzaminu kwalifikacyjnego na kandydata na diagnostę za pozytywny byłyby niemożliwe do dookreślenia w akcie wykonawczym ze względu na zadanie otwarte w części teoretycznej i część praktyczną. Nie jest możliwe zastosowanie kryteriów.
Art. 1 pkt 15 (art. 84a)	Polski Związek Motorowy	W art. 84a proponujemy nowe brzmienie pkt 15 „15) art. 84a otrzymuje brzmienie: <i>Art. 84a.1. Cena bazowa za okresowe badanie techniczne pojazdu, stanowiąca jednocześnie cenę za okresowe badanie techniczne pojazdu osobowego wynosi 100 zł plus podatek od towarów i usług według obowiązującej na podstawie odrębnych przepisów, stawki. Cena ta, corocznie jest waloryzowana średniorocznym wskaźnikiem cen towarów i usług ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Przeliczoną cenę zaokrągla się do pełnych złotych, w ten sposób, że końcówki kwot wynoszące mniej niż 50 gr pomija się, a końcówki wynoszące 50 gr i więcej podwyższa się do pełnych złotych.</i> <i>2. Minister właściwy w sprawach transportu ogłasza corocznie, do dnia 1 marca każdego roku,</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Kwestia opłat wykracza poza zakres projektu ustawy.

		zwaloryzowaną cenę bazową za okresowe badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1. 3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowe wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie; 2) wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do tego rejestru; 3) wysokość opłat za: a) wydanie poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5, b) przeprowadzenie okresowych badań technicznych innych zespołów jak osobowy, ponowne sprawdzenie mechanizmów i zespołów w pojeździe, w którym stwierdzono usterki w trakcie badań technicznych, dodatkowe badania techniczne pojazdów i inne czynności przeprowadzane w stacjach kontroli pojazdów, ustalając cenę tych badań jako iloczyn ceny bazowej, o której mowa w ust. 1 i mnożnika ustalonego dla danego typu badania lub czynności. 4. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów, oraz koszty wykonywania badań technicznych.”; Propozycja ma na celu rozwiązanie problemu waloryzacji opłat za czynności stacji kontroli pojazdów, który pozostaje nie rozwiązany od wielu lat, a jednocześnie wyeliminować ten problem na stałe w przyszłości. Aktualnie znaczna część stacji z powodu braku mechanizmu waloryzacji jest deficytowa. Im dłuższy okres bez waloryzacji, tym trudniejsza politycznie decyzja zmiany, ponieważ kwota niezbędnej podwyżki	

		jest coraz większa. Gdyby przez 16 lat od ostatniej zmiany cen, podwyższano cenę badania pojazdu osobowego o 1 zł rocznie (co jest zupełnie nieodczuwalne dla właścicieli pojazdów), cena ta aktualnie wynosiłaby 97 zł plus VAT, czyli byłaby prawie zgodna z postulowaną. W uzasadnieniu projektu ustawy zaproponowano uposażenie pracownika kontroli TDT mającego uprawnienia diagnosty w wysokości 7400 zł miesięcznie i coroczną waloryzację uposażenia o wskaźnik inflacji. W tym wypadku dostrzega się potrzebę waloryzacji uposażeń, a podobne są oczekiwania kontrolowanych diagnostów, którzy po przeczytaniu tego uzasadnienia gremialnie zapowiadają odejście z SKP do pracy w TDT. Biorąc pod uwagę czas obsługi jednego pojazdu, dwóch diagnostów zatrudnionych na stacji kontroli pojazdów tzw. podstawowej może wykonać dziennie około 11 badań. W każdej stacji występują okresy bez klientów, co pośrednio wynika z liczby stacji kontroli pojazdów w Polsce. Przeciętny miesięczny przychód takiej stacji to 22 000 złotych. Gdyby diagnosty byli wynagradzani w wysokości 7400 zł brutto to koszty osobowe stacji z narzutami na płace wynosiłyby 17 800 zł. Na pozostałe koszty i amortyzację pozostaje 4 tys. zł. Nie negując słuszności założeń kosztów kontroli stacji, PZM wskazuje na brak konsekwencji pomiędzy dotychczasową polityką cen za badania kontrolne pojazdów, a polityką dotyczącą cen egzaminów na prawo jazdy, kosztów rejestracji pojazdów, czy proponowanych kosztów kontroli SKP. Proponowana poprawka powoduje dodatkowe wpływy do budżetu Państwa z tytułu podatku od towarów i usług ok. 101 mln zł, z podatku PIT (przeciętnie 22% przychodu) ok. 17 mln zł.	
	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 84a określającym delegacje ustawowe do aktów wykonawczych, należy doprecyzować: a) w delegacji dotyczącej szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów, należy wyraźnie określić katalog urządzeń z których wyniki pomiarów podlegają archiwizacji,	Uwaga nie została uwzględniona. Upoważnienie ustawowe powinno być sformułowane zgodnie z warunkami określonymi w art. 92 ust. 1 Konstytucji oraz z uwzględnieniem zasad techniki prawodawczej. W upoważnieniu

		b) w delegacji dotyczącej opłat za badania techniczne pojazdów należy uwzględnić nie tylko obecny koszt wykonywania badań, ale także wieloletni brak zmiany stawek opłat za badania techniczne oraz mechanizm corocznej indeksacji opłaty za badania co najmniej w oparciu o stopień inflacji. Stawki za badania techniczne pozostają na tym samym poziomie od jesieni 2004 roku, czyli już 16-ty rok. Ich wysokość określa minister właściwy ds. transportu (czyli obecnie Minister Infrastruktury) na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.). Powinien przy tym uwzględnić (art. 84a ust. 2 ustawy) warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu, konieczność zapewnienia odpowiednich kwalifikacji diagnostów wykonujących badanie oraz koszty wykonywania badań. Pomimo znacznej zmiany warunków prowadzenia działalności gospodarczej, porównując rok 2004 do czasu obecnego, w tym znacznego wzrostu kosztów prowadzenia tej działalności, nadal obowiązuje, praktycznie bez zmian przez ponad 16 lat, rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. poz. 2261, z późn. zm.). Jedyne zmiany, jakie w tym rozporządzeniu zachodziły, były związane z określeniem opłaty za nowe badania lub czynności na stacjach kontroli pojazdów (tych zmian było niewiele), nigdy natomiast nie dotyczyły wysokości opłat i zmiany wszystkich stawek określonych w rozporządzeniu. Sposób określania wysokości opłat za badania techniczne bazuje na nieobowiązującym od 22 września 2009 roku rozporządzeniu w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. poz. 2250, z późn. zm.). Powstają przez to niespójności pomiędzy procedurą przeprowadzania badań, a wysokością opłat za te	ustawowym nie zamieszcza się katalogów informacji zarówno otwartych jak i zamkniętych. Obecne upoważnienie ustawowe jest wystarczające do określenia katalogu urządzeń z których wyniki pomiarów podlegają archwizacji. Kwestia opłat za przeprowadzanie badań technicznych wykracza poza zakres projektu ustawy.

		badania. Tabela opłat nie określa opłat za badania co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych oraz pojazdów samochodowych o podrodzaju czterokołowiec i czterokołowiec lekki. W tym zakresie zaniechanie ustawodawcy ma już ponad 16 lat! Dodatkowo przedsiębiorcy odczuli zmianę prawa, która miała miejsce w 2011 roku. Doprowadziła ona do obniżki opłat za badania techniczne, ponieważ w ustawie z dnia 26 listopada 2010 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z realizacją ustawy budżetowej (Dz. U. poz. 1578) w art. 146a dokonano zmiany podstawowej stawki podatku od towarów i usług z 22 na 23% w stosunku do wszystkich działalności gospodarczych, w tym także związanych z wykonywaniem badań technicznych pojazdów. W związku z tym, opłata urzędowa za badanie techniczne jest określona w kwotach brutto, spowodowało to przeniesienie wszystkich kosztów zmiany podstawowej stawki tego podatku jedynie na podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów. Minister ds. transportu nie zareagował w żaden sposób na wyżej opisaną nowelizację prawa, pomimo tego, że zgodnie z delegacją ustawową powinien dostosować rozporządzenie w sprawie opłat za badania techniczne do zmian ustawy o VAT. Przedsiębiorcy nie mogli przerzucić kosztów zmiany stawki podatku VAT na ostatecznego odbiorcę, czyli konsumenta, co jest niezgodne z Dyrektywą 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej, gdzie określona została zasada neutralności i przerzucalności podatku od towarów i usług. Wszelkie obciążenia ekonomiczne związane ze zwiększeniem stawki podatku VAT o 1% ponoszą wyłącznie przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów, wbrew wskazanej powyżej zasadzie, ponieważ stawki za badania są określone w kwotach brutto i przedsiębiorcy nie mają w tym zakresie żadnego pola manewru. Zgodnie z tymi zasadami ekonomiczny ciężar zmiany stawki podatku VAT powinien obciążać	

		ostatecznych odbiorców usług, a nie przedsiębiorców, dla których powinien on być neutralny. Rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za badania techniczne nie jest dostosowane do aktualnego stanu prawnego. Ustawodawca nie uwzględnia także obecnych kosztów wykonywania badań. Od 2004 roku, czyli od momentu w którym po raz ostatni określono wysokość opłat za badania techniczne pojazdów, nastąpił znaczny wzrost kosztów prowadzenia tej działalności. Na koszty funkcjonowania stacji kontroli pojazdów ma wpływ szereg czynników. Są to czynniki osobowe, czyli wynagrodzenie pracowników, koszty podatków, energii, zużycia urządzeń i wiele innych. Koszty pracownicze stanowią ok. 45%, koszty energii ok. 17%, koszty utrzymania budynku (w tym m.in. podatki i ogrzewanie) ok. 30%, a pozostałe koszty ok. 8%. Minimalne wynagrodzenie za pracę w 2004 roku wynosiło 824 zł brutto, a w 2021 wyniesie 2800 zł. Oznacza to wzrost o ponad 300% (obecnie uprawniony diagnosta zarabia średnio ok. 5000 zł netto, co przedsiębiorcę kosztuje ok. 8350 zł). Średnia cena energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym w 2004 roku wynosiła 118 zł/MWh, przy 245,44 zł/MWh w 2019 roku. Nastąpił wzrost o ponad 200%, a obecnie zapowiadane są dalsze drastyczne podwyżki dla przedsiębiorców w tym zakresie. W październiku 2004 roku 1000 litrów oleju opałowego kosztowało ok 1724 zł netto, w styczniu 2019 roku nawet 3490 zł netto. Oznacza to wzrost o ok. 100%. Maksymalna stawka podatku od nieruchomości w 2004 roku od budynków i ich części zajętych na prowadzenie działalności gospodarczej za metr kwadratowy wynosiła 17,42 zł, przy 24,84 zł obowiązujące w 2021 roku. Oznacza to wzrost stawki tego podatku o około 43%. Przez ostatnie 16 lat składki na ZUS wzrosły o ponad 112%. Każde podniesienie płacy minimalnej przez Państwo obciąża w 100% tylko i wyłącznie przedsiębiorców. Od 2021 r. dodatkowym obciążeniem dla przedsiębiorców będą także Pracownicze Plany Kapitałowe. Widać wyraźnie,	

		że od czasu wprowadzenia tabeli opłat, koszty przedsiębiorców znacznie wzrosły. Nie zostało to przedsiębiorcom przez Państwo w żaden sposób zrekompensowane. W latach 1998-2004 minister właściwy do spraw transportu mniej więcej co dwa lata aktualizował wysokość opłat za badania techniczne, dostosowując je do aktualnych realiów gospodarczych. Od jesieni 2004 roku żadnych takich działań nie było. Dodatkowo ciągły rozwój techniki motoryzacyjnej wymusza na SKP konieczność stałej modernizacji sprzętu diagnostycznego, na co obecnie zaczyna brakować już środków. Niepewność co do przyszłych zmian prawnych, w tym niewiadoma czy i jakie urządzenia na SKP będzie trzeba modernizować lub wymienić, powoduje, że przedsiębiorcy nie wiedzą ile będą ich kosztowały zmiany. Minister Infrastruktury powinien uwzględnić te czynniki przewidując zmiany w systemie badań technicznych pojazdów, w szczególności, że mogą one generować znaczne koszty po stronie przedsiębiorców.	
Art. 1 pkt 15 (art. 84a ust. 2)	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej	STM postuluje wprowadzenie w ustawie czytelnej delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu w zakresie określenia wymogów wobec urządzeń kontrolno-pomiarowych, w tym utrzymania ich we właściwym stanie technicznym. - Wycinek z projektu: 15) w art. 84a: a) w ust. 1 uchyla się pkt 2, b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów oraz koszty wykonywania badań technicznych.”; Propozycja STM: 15) w art. 84a: a) w ust. 1 uchyla się pkt 2,	Uwaga nie została uwzględniona. Obecne upoważnienie ustawowe jest wystarczające do określenia wymagań dla urządzeń kontrolno-pomiarowych. Propozycja brzmienia przepisu nie może zostać uwzględniona również z powodów legislacyjnych.

		b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności wymagania dotyczące urządzeń kontrolno-pomiarowych, w tym w zakresie ich utrzymywania w należyтым stanie wynikające z dyrektywy, o której mowa w odnośniku nr 1 do ustawy pkt 12a), a także warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów oraz koszty wykonywania badań technicznych.”	
Art. 1 pkt 19 (art. 140mc ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	OSSWK proponuje w zdaniu „podlegają karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł” skreślić słowo: „do”.	Uwaga nie została uwzględniona. Ustawa może określać tylko maksymalne stawki a faktyczna wysokość stawki jest określona przez organ stosujący prawo, proporcjonalnie do faktycznego stanu naruszenia przepisów w danym przypadku. Art. 21 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące. Dlatego też jedynie organ stosujący prawo może w indywidualnym przypadku określić wysokość stawki.
Art. 1 pkt 19 (art. 140mc ust. 1 pkt 2)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 140mc ust. 1 PISKP wnosi o wykreślenie pkt 2. Przedsiębiorca nie powinien bezpośrednio odpowiadać za prawidłowość wykonywania przez diagnostę badań technicznych pojazdów. Odpowiedzialność finansowa	Uwaga została częściowo uwzględniona. Pkt 2 został wykreślony z projektu ustawy. Ustawa może określać tylko maksymalne

		diagnosty została określona odrębnie w art. 140md, który odnosi się do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania badania. Mając na względzie obecną sytuację gospodarczą oraz od wielu lat niezmienione opłaty za badania techniczne wskazane w projekcie ustawy, zakres odpowiedzialności pieniężnej przedsiębiorcy określony jako kara do 10 000 złotych w ocenie PISKP jest zbyt dolegliwy. PISKP postuluje zatem, aby obniżyć go do 5 000 zł co w ocenie PISKP będzie progiem wystarczającym i zapewniającym odpowiednią dolegliwość za naruszenie przepisów przez przedsiębiorcę.	stawki a faktyczna wysokość stawki jest określona przez organ stosujący prawo, proporcjonalnie do faktycznego stanu naruszenia przepisów w danym przypadku.
Art. 1 pkt 19 (art. 140md)	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uważamy, że zaproponowana kara 2.000 dla diagnosty, który dopuszcza się przeprowadzanie badań niezgodnie z wymaganym zakresem badań lub bez wymaganego wyposażenia, jest rażąco zbyt niska – naszym zdaniem taka kara powinna wynosić co najmniej 3.000 zł.	Uwaga nie została uwzględniona. Zaproponowana kara pieniężna dla diagnosty jest wystarczająco dotkliwa.
Art. 1 pkt 19 (art. 140md ust. 1)	Dekra Polska	Gradacja kar dla diagnostów Pozytywnie oceniamy też postulowaną przez DEKRA i środowisko gradację kar w przypadku pomyłki diagnosty w zależności od charakteru i wagi przewinienia, tym niemniej proponujemy zmniejszenie maksymalnej wysokości kary pieniężnej dla diagnosty do 1 000 zł – art. 140md pkt 2	Uwaga nie została uwzględniona. Ustawa może określać tylko maksymalne stawki a faktyczna wysokość stawki jest określona przez organ stosujący prawo, proporcjonalnie do faktycznego stanu naruszenia przepisów w danym przypadku.
Art. 1 pkt 20 (art. 140n)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	OSSWK proponuje przenieść obowiązek i prawo wynikające z art. 140md na Dyrektora TDT – sprawującego nadzór nad diagnostami. Starosta nie jest organem egzekucyjnym dla decyzji Dyrektora TDT.	Uwaga nie została uwzględniona. Uwaga jest niezasadna. Zgodnie z art. 140n ust. 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – <i>Prawo o ruchu drogowym</i> kary pieniężne, o których mowa w art. 140ma i art. 140mb, nakłada starosta. Projekt ustawy wprowadza zmianę do niniejszego przepisu, przez dodanie jedynie kar pieniężnych, o których mowa w art. 140mc ust. 1, czyli nakładanych na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

Art. 1 pkt 20 (art. 140n ust. 2b)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 140n ust. 2b: c) po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu: „2b. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140md, nakłada Starosta, o czym informuje do 5. dnia następnego miesiąca właściwego miejscowo naczelnika urzędu skarbowego według siedziby Starosty .”, Uzasadnienie: Skoro kontrolę pozostawia się w starostwach należy pozostawić kompetencje starosty do nakładania kar. Przychód z tych kar nie może być przychodem Starostwa, aby uniknąć podejrzeń o stronniczość przy nakładaniu tych kar.	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z nową koncepcją systemu badań technicznych nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu sprawuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. W nawiązaniu do powyższego, kary pieniężne będzie również nakładał Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.
Art. 2-6	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	Artykuły 2-6 zgodnie z przyjętą koncepcją należy wykreślić.	Uwaga nie została uwzględniona. Koncepcja Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych – pozostawienie nadzoru nad diagnostami - nie została przyjęta.
Art. 7	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 7 przepisów przejściowych projektu założono, że uprawnienia wydane diagnostom na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez 36 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Jest to termin graniczny na wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, o którym mowa w art. 83i projektu. Analizując zapis art. 83i ust. 5 projektu, diagnosta będzie zobowiązany w celu zachowania uprawnień złożyć dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1-3. Przepisy tej ostatniej normy zakładają posiadanie odpowiedniego wykształcenia w postaci co najmniej wykształcenia średniego oraz dyplomu na poziomie technika. W chwili obecnej zdarza się, że badania techniczne wykonują diagnosty posiadający tylko wykształcenie zawodowe. Uprawnienia imienne mogły być wydawane takim osobom, albowiem przepisy przejściowe w 2004 r. określały, że osoby wykonujące zawód diagnosty w dniu wejścia w życie ustawy, uznaje się za spełniające wymagania nowej ustawy, bez względu na posiadane	Uwaga nie została uwzględniona. Takie wyłączenie, które proponuje Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów byłoby poświadczeniem nieprawdy.

		wykształcenie. W obecnym projekcie konstrukcja wyeliminuje takie osoby całkowicie z zawodu albowiem w przypadku wydania świadectwa kompetencji diagnosty przez Dyrektora TDT nie będzie podstawy prawnej do wydania im takiego dokumentu. Mając powyższe na uwadze, PISKP wnosi o dodanie w art. 7 przepisów przejściowych projektu dodatkowej normy w brzmieniu: „Osoby posiadające uprawnienia imienne diagnosty w dniu wejścia w życie ustawy uznaje się za spełniające wymagania określone w art. 83h ust. 3 pkt 1-3 ustawy.” PISKP pragnie zaznaczyć, że wyłączeniu w takim przypadku nie będzie podlegał warunek niekaralności.	
	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	Zgodnie z przyjętą koncepcją to Starosta wydaje świadectwo kompetencji diagnosty. OSD proponuje zmianę brzmienia art. 7: 1. Uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do przeprowadzania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, z zastrzeżeniem ust. 12. 2. Diagnosty, którzy posiadają uprawnienia, o których mowa w ust. 1, są obowiązani do odbycia, w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego. 3. Zakres tematyczny pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego, o których mowa w ust. 2, uwzględnia nowe elementy programu szkoleń dla kandydatów na diagnostów wymagane zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1. 4. Diagnosty, którzy w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy posiadają uprawnienia, o których mowa w ust. 1, do wykonywania ograniczonego zakresu badań technicznych, powinni w okresie 24 miesięcy od dnia jej wejścia w życie uzupełnić posiadane uprawnienia przez zdanie egzaminu kwalifikacyjnego dla diagnostów uzupełniających uprawnienia. Do uzupełnienia	Uwaga nie została uwzględniona. Koncepcja Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych – pozostawienie nadzoru nad diagnostami - nie została przyjęta. Najwyższa Izba Kontroli wielokrotnie sygnalizowała o słabości systemu badań technicznych pojazdów. Kompleksowo oceniła jego funkcjonowanie w 2009 r., wykazując występowanie wielu nieprawidłowości w obszarze badań technicznych pojazdów uzasadniających wprowadzenie szeregu zmian organizacyjnych i uregulowań prawnych. Ustalono wówczas, że skontrolowane starostwa powszechnie nie były przygotowane do wywiązywania się z nałożonych na nie ustawowych obowiązków w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i kadrowym. W starostwach praktycznie nie funkcjonował system nadzoru i kontroli, w tym nie wykorzystywano dostatecznie podstawowych instrumentów prawnych do wypełniania funkcji nadzorczych.

		posiadanych uprawnień stosuje się przepisy dotychczasowe. 5. Diagnostów, o których mowa w ust. 4, którzy nie uzupełnili posiadanych uprawnień w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, mogą przeprowadzać badania techniczne wyłącznie na podstawowej stacji kontroli pojazdów. 6. Osoby, które do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy spełniły wymagania, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, mogą złożyć wniosek o uzyskanie uprawnienia diagnosty na podstawie przepisów dotychczasowych, w okresie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 7. Osoby, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy złożyły wniosek o egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów, mogą przystąpić do tego egzaminu. Egzamin ten przeprowadza się na podstawie przepisów dotychczasowych. Do osób, które zdały egzamin kwalifikacyjny, stosuje się przepis ust. 6. 8. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność. 9. Do postępowań w sprawie wydania uprawnień diagnostom: 1) wszczętych a niezakończonych przez starostę do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, 2) prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku osób, które uzyskują uprawnienia zgodnie z ust. 6 i 7 – stosuje się przepisy dotychczasowe 10. Do postępowań w sprawie cofnięcia uprawnień diagnostom: 1) wszczętych a niezakończonych przez starostę do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, 2) prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku diagnostów, którzy wykonują badania techniczne na podstawie tych dokumentów – stosuje się przepisy dotychczasowe,	Nieprawidłowo wykonywano obowiązki z zakresu przeprowadzania okresowych kontroli w stacjach kontroli pojazdów oraz nadawania i cofania uprawnień diagnostom. W wyniku przeprowadzonych kontroli Najwyższa Izba Kontroli oceniła negatywnie działania 68,5% skontrolowanych samorządów powiatowych, a jedynie 4,1% uzyskało oceny pozytywne. Podkreślić należy, że oceny te oparte były na wynikach kontroli przeprowadzonych w blisko co piątym starostwie powiatowym z obszaru każdego województwa.

		11. wykreślono 12. Osoby, które uzyskają uprawnienia diagnosty po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy zgodnie z ust. 6 i 7, są obowiązane do odbycia pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego w okresie 24 miesięcy od dnia uzyskania tych uprawnień. 13. Starosta po odbyciu pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego w przypadkach, o których mowa w ust. 2 i 12, wydaje diagnoście, na jego wniosek, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje mu numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów. Do wniosku dołącza się zaświadczenie o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego. Wpis jest zwolniony z opłat. 14. Starosta, który wydał albo cofnął diagnoście uprawnienie, umieszcza w rejestrze diagnostów dane zawierający imię i nazwisko diagnosty, jego numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, datę urodzenia, numer uprawnienia, zakres uprawnienia, datę wydania uprawnienia albo datę cofnięcia uprawnienia, w przypadku uprawnień wydanych albo cofniętych: 1) do dnia ogłoszenia niniejszej ustawy – w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy; 2) po dniu ogłoszenia niniejszej ustawy do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – niezwłocznie, nie później niż w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	
Art. 7 ust. 1 i 2	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Do art. 7 ust. 1 i 2 – naszym zdaniem okresy przejściowe: 36-miesięczny na uzyskanie przez wszystkich diagnostów nowych uprawnień oraz 24-miesięczny na odbycie pierwszych warsztatów, mogą być okresami zbyt krótkimi. Proponujemy te okresy przynajmniej o 12 miesięcy odpowiednio wydłużyć oraz w celu uniknięcia – naszym zdaniem bardzo pewnego - spiętrzenia ilości	Uwaga nie została uwzględniona. Mając na względzie, że część diagnostów spełnia wymagania określone w projektowanych przepisach, to będą mogli złożyć wniosek na podstawie przepisów dotychczasowych, zmniejszy się liczba

		osób uzyskujących ponownie te uprawnienia w końcówce okresów przejściowych, proponujemy rozważyć możliwość wprowadzenia przepisu nakładającego na podmiot prowadzący stację diagnostyczną odpowiedniego, np. 25% przeszkolenia swoich pracowników w pierwszych poszczególnych latach okresu przejściowego.	diagnostów, który będą ubiegać się o uzyskanie uprawnienia. Zakłada się, że są to okresy wystarczające. Należy podkreślić, że ośrodek szkolenia diagnostów jest wyłącznym podmiotem uprawnionym do prowadzenia szkolenia kandydatów na diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego.
Art. 7 ust. 1-3 i ust. 12	Jarosław Włodarczyk	Przepisy art. 7 od ust. 1 do ust. 3 i ust. 12 nie winny się ostać. Przepis „Uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do przeprowadzania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy” powoduje, że zostaje złamana fundamentalna zasada „lex retro non agit”. Z uwagi na zaufanie do państwa prawa nie można zabierać uprawnień osobom, które takie uprawnienia już nabyły. Osobom tym nie można też nakładać dodatkowych obowiązków, aby co 2 lata uczestniczyły w dwudniowych szkoleniach. Osoby uzyskujące uprawnienia diagnosty umawiały się z Państwem Polskim jakie obowiązki muszą spełnić, aby być diagnostą. Takie obowiązki mogą być wprowadzane, ale dla osób ubiegających się obecnie o uprawnienia diagnosty. Zatem diagnosta, który np. posiada wykształcenie zawodowe po 36 miesiącach straci swoje uprawnienia. Ustawodawca już wcześniej, w sposób podobny chciał zmienić reguły prawne dla osób pracujących na stanowisku policjanta, a zmiana dotyczyła uprawnień emerytalnych. Jednakże, w tamtym przypadku Ustawodawca „poszedł po rozum do głowy” i nowe reguły prawne wprowadził dla nowo zatrudnianych policjantów. Ufam, iż stanie się tak i w tym przypadku.	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z projektowanym art. 7 ust. 1 projektu ustawy uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do wykonywania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Ich dalsze zachowanie będzie uzależnione od odbywania stosownych szkoleń, przewidzianych zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE.
Art. 7 ust. 14	Transportowy Dozór Techniczny	TDT proponuje doprecyzować, że starosta który wydał albo cofnął diagnoście uprawnienie przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego	Uwaga została częściowo uwzględniona. Doprecyzowano, że Starosta, który wydał albo cofnął diagnoście uprawnienie,

		wykaz w postaci elektronicznej jak również akta spraw diagnostów. W związku z powyższym, TDT proponuje następujące brzmienie zdania pierwszego nowoprojektowanego ust. 14 art. 7 projektu ustawy: „14. Starosta, który wydał albo cofnął diagnoście uprawnienie, przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego akta spraw diagnostów jak również wykaz w postaci elektronicznej zawierający (...)”. Powyższe zapewni Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego posiadanie niezbędnych dokumentów dot. uprawnień diagnostów jak również będzie zbieżne z regulacjami, o których mowa w art. 7 ust. 11 projektowanej ustawy.	prześle Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego wykaz w postaci elektronicznej za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej.
Art. 12	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 12 przepisów przejściowych projektu ustawy, wskazano że dotychczasowe przepisy wykonawcze mogą funkcjonować jeszcze przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie znnowelizowanej ustawy oraz że dotychczasowe przepisy wykonawcze mogą być nadal zmieniane na podstawie dotychczasowych delegacji ustawowych. Zgodnie z zasadami dobrej legislacji wraz z projektem ustawy powinny zostać przedstawione projekty aktów wykonawczych, Dopiero po analizie przepisów uszczegóławiających ustawę możliwe jest ustalenie pełnego brzmienia nowych obowiązków i wymogów w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów, a także ich kosztów ekonomicznych. Mając powyższe PISKP wnosi o przedstawienie stronie społecznej w jak najszybszym czasie gotowych projektów aktów wykonawczych do opiniowanej ustawy, Pozwoli to na pełną wypowiedź w przedmiotowej sprawie. Bez znajomości projektów aktów wykonawczych opinia PISKP będzie jedynie fragmentaryczna.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Do projektu ustawy zostaną przygotowane akty wykonawcze i załączone do projektu ustawy w celu skierowania projektu do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów. Akty wykonawcze załączone do projektu ustawy mają charakter pogładowy. Po rozpoczęciu procesu legislacyjnego projektów rozporządzeń, będą one również podlegały konsultacjom publicznym.
Art. 13	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	Uważamy, że plan finansowy powinien pozostać w niezmienionej formie, natomiast środki pieniężne powinny być przeznaczone na wydatek celowy starostów	Uwaga nie została uwzględniona. Celem projektu ustawy jest utworzenie nadzoru nad prawidłowością

		oraz Transportowemu Dozorowi Technicznemu w stosunku rocznym według zasady: 1) Starosta w stosunku rocznym otrzymuje na wydatek celowy związany z nadzorem nad Stacjami Kontroli Pojazdów sumę wynikającą z iloczynu = "ilości stacji" x 2000 zł. Pieniądze te mogą być spożytkowane tylko na zapewnienie prawidłowego wykonania kontroli na najwyższym poziomie i spełniającego wysokie standardy 2) Transportowemu Dozorowi Technicznemu celem zapewnienia funkcjonowania krajowego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz zadań wyznaczonych tą ustawą	przeprowadzania badań technicznych, które zostanie powierzone Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Zgodnie z projektem ustawy, opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie miałyby stanowić przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Należy zauważyć, iż Transportowy Dozór Techniczny na wykonywanie zadań wynikających z projektu ma otrzymywać dotację z budżetu państwa. Jej wysokość będzie uzależniona m.in. od wielkości pobranych dodatkowych opłat.
Art. 15	Instytut Transportu Samochodowego	„Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2021 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.” Proponujemy zmienić 1 stycznia 2021 r. na 1 stycznia 2022 r. <u>Uzasadnienie:</u> Projekt ustawy pociąga za sobą głębokie zmiany strukturalne w systemie badań technicznych pojazdów. Przygotowanie logistyczne do realizacji zadań i obowiązków narzucanych przez projekt po stronie wszystkich interesariuszy oraz przeprowadzenie legislacji (w zakresie uzgodnienia aktów wykonawczych) przed końcem bieżącego roku jest niewykonalne i w naszej ocenie wejście w życie ustawy z dniem 1 stycznia 2021 r. grozi znacznymi utrudnieniami w obszarze funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów w naszym kraju.	Uwaga została uwzględniona. Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”.
	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 15 projektu ustawy, wskazano że nowelizacja ma wejść w życie już z dniem 1 stycznia 2021 r. PISKP uważa, iż tak szybki termin wejścia nowych uregulowań, które mają tak istotny wpływ na cały system badań technicznych w Polsce, budzi zasadnicze wątpliwości i może okazać się nierealny, mając na względzie konieczność dostosowanie się przez przedsiębiorców,	Uwaga została uwzględniona. Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”.

		ale również starostów do nowych wymagań. W ocenie PISKP bezpiecznym i realnym terminem na wprowadzenie w życie proponowanych rozwiązań będzie 1 stycznia 2022 r.	
	Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych	Termin wejścia w życie ustawy – wydłużenie vacatio legis W ocenie SDCM projekt powinien jak najszybciej wejść w życie. Oczywiście nigdy nie ma dobrego czasu na wprowadzenie zmian nakładających na przedsiębiorców, pracowników jakimi są diagności czy obywateli dodatkowych obowiązków. Jednakże już we tym momencie widać, że wskazana w projekcie data jego wejścia w życie z dniem 1 stycznia 2021 r. jest niemożliwa do utrzymania. Jak potwierdził Pan Minister Rafał Weber podczas spotkania Zespołu Roboczego ds. Branży Motoryzacyjnej oraz Zespołu Roboczego ds. Transportu przy Rzeczniku MŚP w dniu 12 listopada 2020 r. realna data wejścia w życie przepisów to drugi kwartał 2021 roku. Daje to nadzieję na opanowanie sytuacji związanej z koronawirusem i stopniowy powrót do normalności. SDCM sugeruje jedynie wydłużenie vacatio legis o kilka kolejnych miesięcy na przygotowanie wszystkich podmiotów objętych zmianami (przedsiębiorców, starostw), zwłaszcza po trudnym okresie pandemii.	Uwaga została uwzględniona. Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”.
	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie	SITK RP proponuje wdrożenie nowoprojektowanych przepisów w dniu 1 stycznia 2022 roku – pozwoli to na opracowanie przepisów prostych i czytelnych co w konsekwencji zapewne przyczyni się do eliminacji z obrotu prawnego przepisów mogących być różnie interpretowanych. Będzie wówczas zapewniony czas na debatę i rozmowy, co w obecnej sytuacji trwania pandemii koronawirusa SARS-CoV jest utrudnione. Wprowadzenie od 1 stycznia 2021 r. tak drastycznych przepisów, które zostały wskazane w przedmiotowym projekcie będzie powodować jedynie strach i obawę zarówno diagnostów samochodowych jak i właścicieli podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów o swój byt.	Uwaga została uwzględniona. Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”.

	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	SITK RP proponuje rozważenie wdrożenia nowoprojektowanych przepisów w dniu 1 stycznia 2022 roku – pozwoli to na opracowanie przepisów prostych i czytelnych co w konsekwencji zapewne przyczyni się do eliminacji z obrotu prawnego przepisów mogących być różnie interpretowanych. Będzie wówczas zapewniony czas na debatę i rozmowy, co w obecnej sytuacji trwania pandemii koronawirusa SARS-CoV jest utrudnione. Wprowadzenie od 1 stycznia 2021 r. tak drastycznych przepisów, które zostały wskazane w przedmiotowym projekcie będzie powodować jedynie strach i obawę zarówno diagnostów samochodowych jak i właścicieli podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów o swój byt.	Uwaga została uwzględniona. Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”.
	Dekra Polska	Termin wejścia w życie Dekra uważa, że zaproponowany art. 15 ustawy termin wejścia w życie (1 stycznia 2021 r.), biorąc pod uwagę brak aktów wykonawczych, konieczność dostosowania się przedsiębiorców oraz organów nadzoru szczególnie w aktualnej sytuacji, jest terminem mało realnym. DEKRA proponuje termin wejścia w życie 1 stycznia 2022.	Uwaga została uwzględniona. Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”.
Uzasadnienie	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	Na wstępie należy jednak zauważyć, że pomimo obowiązku implementacji dyrektywy 2014/45/EU do prawodawstwa polskiego i skutecznego jej wdrożenia do dnia 20 maja 2017 r. Ministerstwu Infrastruktury nie udaje się to ze względu na stronnicze w opinii środowiska diagnostów samochodowych, rozwiązania w projekcie, gdzie beneficjentem jest Transportowy Dozór Techniczny. Brak wprowadzenia zapisów przez okres sześciu lat można by uznać jako twierdzenie, że większość zapisów wspomnianej powyżej dyrektywy jest już zawartych w prawodawstwie krajowym i należy je tylko zmodyfikować. Wypada podkreślić, że uzasadnienie jakoby wprowadzenie nadzoru w postaci Transportowego Dozoru Technicznego miało by być głównym czynnikiem podniesienia jakości badań technicznych pojazdów oraz	Uwaga nie została uwzględniona. Ujawniane są corocznie przez organy kontroli ruchu drogowego przypadki użytkowania pojazdów niespełniających wymagań dotyczących stanu technicznego. W 2017 r. w Informacji o wynikach kontroli „Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego” Najwyższa Izba Kontroli wskazała, że w 2015 r. w wyniku przeprowadzanych przez Policję kontroli drogowych zatrzymano 425 tys. dowodów rejestracyjnych pojazdów stwarzających zagrożenie bezpieczeństwu ruchu drogowego, przy czym 152 tys. tych pojazdów użytkowano bez wykonania

		przyczynić się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków w ruchu drogowym prawie do zera jest błędnym wnioskiem. Świadczy to o braku lub niskiej jakości analizy corocznych raportów wydawanych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w których wskazywane są główne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Twierdzenie: <i>"że pojazdy mechaniczne z niesprawnymi układami mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczyniać się do wypadków, powodujących obrażenia lub śmierć. W konsekwencji polski system badań technicznych wymaga zmian. "</i> nie ma żadnego uzasadnienia zarówno w raportach policji jak również publikacjach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W obecnym stanie prawnym nie ma potrzeby wyznaczania organu właściwego do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, ponieważ tę rolę pełni Starosta. Zasadnym natomiast było by określenie, że osoby wyznaczane na stanowiska sprawujące nadzór nad stacjami kontroli pojazdów muszą posiadać co najmniej wykształcenie wyższe i doświadczenie zawodowe jakie stawiane jest diagnostom samochodowym. Natomiast, całkowicie zapomniano i pominięto w rozważaniach Inspekcję Transportu Drogowego, która dobrze wpisywałaby się w rolę nadzoru ogólnopolskiego nad jakością badań technicznych wspomagającego działania nadzorcze starostów oraz pełniącego organu opiniodawczego co do metodyki wykonywania badań technicznych. Należy w tym miejscu podkreślić, że	wymaganych badań technicznych. Dane te nie ukazują przy tym całego faktycznego stanu pojazdów poruszających się po polskich drogach, ponieważ kontrole drogowe obejmują tylko nieznaczny odsetek pojazdów uczestniczących każdego dnia w ruchu drogowym. Zaproponowano stworzenie systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, poprzez rozdzielenie kompetencji nadzorczych na dwa organy: organu nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz organu nadzoru sprawującego nadzór na samymi diagnostami. Odnosząc się do kwestii wykształcenia osób przeprowadzających czynności kontrolne w ramach nadzoru, kluczowe jest odbywanie szkoleń specjalistycznych oraz dokonanie rzetelnej oceny prawidłowości badań technicznych przez diagnostów. Nie jest możliwe uwzględnienie Inspekcji Transportu Drogowego jako organu nadzoru nad jakością badań technicznych, ponieważ Inspekcja Transportu Drogowego została powołana do przeprowadzania kontroli w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym pojazdów powyżej 3,5 t. Ponadto Inspekcja Transportu Drogowego jest obciążona wieloma zadaniami.

		Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) posiada duże osiągnięcia w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sprawności pojazdów. W przeciwieństwie do Transportowego Dozoru Technicznego w szeregach ITD jest już wyszkolona i doświadczona kadra, znaczna ilość inspektorów posiada uprawnienia diagnostów samochodowych. Niestety, TDT musi dopiero pozyskać kadry do kontroli, co zdaniem Stowarzyszenia jest zbędne. Należy wskazać, że Transportowy Dozór Techniczny nie radzi sobie z nałożonymi zadaniami w zakresie homologacji i nie wprowadza do polskiego prawa przepisów, które są przepisami nadrzędnymi. Przykładem może tu być brak implementacji do dnia dzisiejszego Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego I Rady (UE) Nr 168/2013. Rozporządzenie to stosuje się od dnia 1 stycznia 2016 r. i w obrocie prawnym aktem wyższej rangi od przepisów zawartych w prawie polskim, którego to zapisy kolidują i są niezgodne z tym rozporządzeniem. Przykłady można mnożyć, natomiast należy wskazać, że Transportowy Dozór Techniczny nie ma nadzoru nad swoimi działaniami (brakiem działań). <u>W naszej opinii projekt w obecnej formie należy wycofać.</u>	
Uzasadnienie	Związek Rzemiosła Polskiego	Niezależnie od przedstawionych propozycji, Związek Rzemiosła Polskiego zwraca uwagę, iż podane w uzasadnieniu projektu dane statystyczne dotyczące liczby pojazdów zarejestrowanych bez ważnych badań technicznych mogą budzić wątpliwości, przez co trudno jest na ich podstawie wyciągać wnioski, w tym wnioski dotyczące stanu bezpieczeństwa na drogach. I tak zgodnie z informacją przedstawioną w uzasadnieniu na dzień 31 grudnia 2019 r. liczba pojazdów zarejestrowanych bez ważnych badań technicznych stanowiła 22 % łącznej ilości pojazdów zarejestrowanych, tymczasem według danych CEPIK, na dzień 30 czerwca 2020 r. zarejestrowanych pojazdów było 37 065 044, w tym bez ważnego przeglądu technicznego 14 120 310 pojazdów, co stanowi ok. 38%.	Uwaga nie została uwzględniona. Centralna Ewidencja Pojazdów jest najbardziej wiarygodnym źródłem informacji dotyczących liczby pojazdów zarejestrowanych bez ważnych badań technicznych.

		W naszej ocenie w zdecydowanej większości pojazdy bez badań to „martwe dusze”, to jest pojazdy zdemontowane w ostatnich latach w szarej strefie.	
OSR	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej	Zamiar wyposażenia inspektorów TDT z pionu nadzoru w zestaw urządzeń pomiarowo-kontrolnych. Abstrahując od zawyżonych kosztów podanych w OSR, można wskazać, że w sytuacji, w której MI zleciło wykonanie Instytutowi Transportu Samochodowego opracowania technicznego i wie już, że badanie standardowym dymomierzem pojazdów z normą emisji spalin Euro 5 i Euro 6 jest możliwe, ale jest rozwiązaniem prowizorycznym, Projektodawca nie zdecydował się wyposażać TDT w liczniki cząstek stałych, które należy traktować jako docelowe dla tego rodzaju pomiarów. Wobec tego proponujemy wprowadzenie wyposażenia inspektorów w liczniki cząstek stałych jako urządzeń dedykowanych do sprawdzania emisji współczesnych silników ZS zamiast wyposażania ich w standardowe dymomierze będące urządzeniami dedykowanymi do starszych generacji pojazdów. Proponujemy również włączyć w przyszłości liczniki cząstek stałych w zakres obowiązkowego wyposażenia stacji kontroli pojazdów.	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z rozporządzeniem <i>Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</i> pomiar zadymienia spalin powinien być dokonany dymomierzem optycznym wykorzystującym w działaniu zjawisko pochłaniania promieniowania widzialnego (światła) w gazach. W związku z tym, zasadne jest, aby inspektor Transportowego Dozoru Technicznego również posiadał dymomierz w celu przeprowadzenia czynności kontrolnych.
OSR	Związek Rzemiosła Polskiego	Ostatecznie wydają się, że w ocenie skutków regulacji nie przedstawiono w pełni skutków finansowych regulacji w związku z dodatkowymi opłatami za badania techniczne po terminie. Nie zbadano bowiem ilości badań po upływie 30 dni od terminu ważności badania. W ocenie Związku Rzemiosła Polskiego każdego roku znacznym uszkodzeniom ulega ok. 300 tys. pojazdów, których właściciele (firmy i osoby fizyczne) nie będą w stanie wykonać okresowego przeglądu w terminie. Według szacunku Ogólnopolskiej Komisji Rzemiosł Motoryzacyjnych Związku Rzemiosła Polskiego z dużym prawdopodobieństwem przyjąć można, że łączna kwota jaką zostaną obciążeni posiadacze pojazdów wyniesie ok. 40 milionów rocznie.	Uwaga nie została uwzględniona. Odnosząc się do stwierdzenia, że „w ocenie skutków regulacji nie przedstawiono w pełni skutków finansowych regulacji w związku z dodatkowymi opłatami za badania techniczne po terminie” w pkt 12 OSR została umieszczona następująca informacja „<i>Jednakże należy zaznaczyć, że dane te nie mogą w pełni posłużyć do wyliczeń zawartych w pkt. 6, czyli skutków dla finansów publicznych. Dlatego też starano się realnie oszacować przyszły dochód budżetu państwa z tytułu opłat za badania techniczne po terminie (30 dni)</i>”.

			Rozszerzono katalog wyłączeń z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie tj. w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną.
OSR + dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej	W OSR pkt 1 lit. c napisano o wprowadzeniu zmian dotyczących minimalnego wyposażenia stacji kontroli pojazdów oraz systemu okresowego badania sprawności urządzeń. Z treści Dyrektywy 2014/45/UE wynika wymóg okresowej kalibracji urządzeń (np. czujników siły), którą według szacunków STM wykonuje obecnie około 30% stacji kontroli. Dodatkowo w załączniku I - pkt. 1.2.2.) i w załączniku III w pkt.I.3) wymieniona jest Norma Hamulcowa ISO-21069, której zastosowanie powinno spowodować m.in. zwiększenie momentu obrotowego silników rolek i zakresów pomiarowych urządzeń do badania hamulców z 0-6 kN dla pojazdów o dmc do 3,5t i 0-30 kN dla pojazdów o dmc powyżej 3,5t do odpowiednio 0-8 kN i 0-40 kN.W załączniku III wskazano także wymóg wyposażenia stacji kontroli w urządzenie do pomiaru nacisku osi - pkt. I.7) oraz szarpak spełniający dokładnie wyszczególnione wymagania techniczne (w Polsce obecnie brak jest takich wymagań) – pkt. I.8). Ponadto w punkcie II wprowadzono dodatkowo maksymalne okresy czasu pomiędzy kalibracjami urządzeń do pomiaru wagi i siły (oprócz już kalibrowanych urządzeń do pomiaru hałasu, ciśnienia i emisji spalin, które w Polsce podlegają obowiązkowi okresowej legalizacji). STM apeluje o wdrożenie wszystkich wymogów technicznych Dyrektywy. STM stoi na stanowisku, że kalibracja powinna być wykonywana przez specjalistyczny serwis według procedur zweryfikowanych przez laboratorium akredytowane w polskim systemie akredytacji wykonujące badania	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wymagania dotyczące kalibracji wyposażenia kontrolno-pomiarowego zostaną wprowadzone w drodze nowelizacji <i>rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów</i> (Dz. U. poz. 275).

		certyfikacyjne urządzeń stanowiących wyposażenie SKP.	
Uwaga ogólna	Piotr Sokołowski	Analizując projekt ustawy z dnia 19 października prawa o ruchu drogowym uznaje się że ma on na celu poprawę stanu technicznego poruszających się pojazdów. Moim zdaniem wprowadzone zmiany w nieznacznym stopniu do tego doprowadzą. W projekcie ustawy powinien się znaleźć zapis mówiący o stałym wynagrodzeniu diagnosty. Diagnosta powinien pracować codziennie na innej stacji kontroli pojazdów w obrębie jakiejś odległości od miejsca zamieszkania. Żeby można uznać iż podchodzi do każdego badania pojazdu z należytą starannością niezależnie od właściciela pojazdu. Oплата za wszystkie badania techniczne powinna stanowić dochód państwa rozdzielany dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów równomiernie. Wykluczyłoby to konkutowanie między punktami kontroli pojazdów w celu osiągnięcia większych zysków. Po wprowadzeniu takich zapisów powoływanie sztabu osób do kontroli nad pracą diagnostów byłoby niekonieczne.	Uwaga nie została uwzględniona. Zgodnie z art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym jednym z warunków podjęcia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów przez przedsiębiorcę jest wykazanie, że zatrudnia diagnostów. Przedsiębiorca podaje we wniosku imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ich uprawnień. Projekt ustawy wprowadza rozwiązania, które przyczyniają się do zagwarantowania niezależności diagnosty. Należy podkreślić, że prowadzenie stacji kontroli pojazdów jest działalnością gospodarczą a nie zatrudnieniem w państwowej sferze budżetowej.
Uwaga ogólna	Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów	Zważywszy, iż: - projekt narusza zasadę „UE+0” poprzez szersze regulacje niż wymaga tego implementowana Dyrektywa 2014/45/UE i przenosi część nadzoru nad systemem badań technicznych pojazdów ze Starostw do Transportowego Dozoru Technicznego, wprowadzając poprzez patologiczny nadzór nad czynnościami diagnostów zakłócenia w sprawnie funkcjonującym systemie badań technicznych pojazdów; - projekt generuje po stronie państwa znaczne wydatki budżetowe w kwocie około 220 milionów złotych, przeznaczone na budowę nowego organu nadzoru nad systemem badań technicznych pojazdów, pozbawiając	Uwaga nie została uwzględniona. Wydatki budżetowe w kwocie około 220 milionów złotych to maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Limity wydatków zostały wskazane od 2022 r. i obejmują 10 pełnych lat (2022–2031). Kwestia opłat za badania techniczne jest poza zakresem przedmiotowej nowelizacji. Odnosząc się do kwestii przedsiębiorcy należy podkreślić, że wymagania dotyczące działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów nie

		równocześnie tej kompetencji dotychczasowy organ nadzoru jakim jest Starosta; • projekt nakłada na przedsiębiorców nowe obowiązki w postaci poboru dodatkowych opłat za badanie techniczne po terminie i przekazywania ich na rzecz TDT, obciążając przedsiębiorców konsekwencjami finansowo-skarbowymi z tytułu wykonywania tych czynności, a równocześnie nie rekompensując w żaden sposób braku jakiegokolwiek waloryzacji opłat za badania techniczne od ponad 16-u-lat; • projekt zmierza do zniszczenia przedsiębiorców poprzez ingerencję w autonomiczną działalność SKP, a także negatywnie oddziałuje na budżet państwa pogrążonego w recesji i pandemii COVID-19. - przedstawiony w druku UC48 z dnia 19 października 2020 r. projekt opiniuje negatywnie.	uległy zmianie, jedynie została wzmocniona kontrola ww. działalności.
Uwaga ogólna	Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów	Jednocześnie rozumiejąc konieczność implementacji niewdrożonych przepisów Dyrektywy 2014/45/UE do polskiego systemu prawnego sugerujemy przyjęcie tylko rozwiązań dotychczas nieimplementowanych, które są zawarte w załączonej, skróconej wersji projektu UC48. Załączony skrócony projekt zawiera: • uaktualnienie definicji pojazdu zabytkowego, przepis o elastyczności terminu okresowego badania technicznego. • przepis o nowym rodzaju działalności gospodarczej w postaci ośrodków szkolenia diagnostów. • Wprowadza tzw. szkolenia „przypominające” (warsztaty) dla diagnostów oraz (seminaria) dla wykładowców OSD i pracowników nadzoru Starostw. • Wprowadza przepis o Krajowym Punkcie Kontaktowym. Wszystkie te elementy zamykają kwestie implementacji dyrektywy 2014/45/UE do polskiego systemu prawnego, nie budzą kontrowersji strony społecznej, uczestniczącej	Uwaga nie została uwzględniona. Przedstawiona, skrócona wersja <i>projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> nie zapewni prawidłowego wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.

		w konsultacji projektu UC48 i nie generują tak ogromnych wydatków budżetowych w czasach pandemii COVID-19, recesji gospodarki oraz deficytu budżetu państwa. Na pozostałe rozwiązania przyjdzie czas po pandemii koronawirusa i powrocie do normalnego życia.	
Uwaga ogólna	Związek Powiatów Polskich	Wskazać należy, że strona rządowa prezentuje ww. projekt zmian w bardzo złym momencie. Stan epidemii stanowi niespotykany trudny czas dla całego Narodu – począwszy od obywateli i przedsiębiorców, po rząd i samorządy, które skupione są obecnie na opanowaniu skutków COVID-19, organizowaniu sprzętu i opieki dla chorych w szpitalach, nauki zdalnej dla dzieci i młodzieży, pomocy dla przedsiębiorców i pracodawców oraz pracowników. Forsowanie w obecnym czasie dodatkowych „atrakcji” w postaci zmian w systemie przeprowadzania badań technicznych wydaje się być co najmniej nie na miejscu. Trudno jest bowiem wdrażać zmiany prawne i organizacyjne w systemie przeprowadzania badań technicznych w sytuacji, gdy całość sił i środków (w tym środków finansowych) Kraju powinna być kierowana na walkę z pandemią. Oczywiście, Związek Powiatów Polskich rozumie konieczność implementacji <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45 z dnia 3 kwietnia 2014 roku w systemie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/30/WE</i> , jednak zwracamy uwagę, że aby odpowiedzialnie i skutecznie zrealizować intencje instytucji unijnych, potrzeba spokojnej analizy i wszechstronnego rozpatrzenia problemu. Na to spokojne i wszechstronne podejście do kwestii zmiany całego systemu, obecnie po prostu nie ma czasu.	Uwaga nie została uwzględniona. Należy wyjaśnić, że prace nad nową koncepcją systemu badań technicznych pojazdów oraz wstępnym przygotowaniem projektu rozpoczęły się jeszcze w 2019 r., przed wprowadzeniem stanu epidemii. Należy zauważyć, że przebieg procesu legislacyjnego jest procesem długotrwałym i składa się z wielu etapów, a sytuacja epidemiczna może ulec poprawie.
Uwaga ogólna	Związek Powiatów Polskich	Zważywszy na sytuację epidemii, w jakiej znalazł się Nasz Kraj, apelujemy, by ograniczyć projekt ustawy wyłącznie do elementów wymaganych przez dyrektywę 2014/45/UE. Oprócz takich elementów projekt ustawy zawiera jednak wiele dodatkowych rozwiązań, nie wymaganych przez instytucje unijne, a budzących nasze wątpliwości. Dyrektywa zawiera szereg postulatów, które	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zauważyć, że <i>projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48)</i> ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia <i>dyrektywy Parlamentu i Rady</i>

		kraje członkowskie obowiązane są wdrożyć i z którymi nie sposób dyskutować, np. wymogi minimalne dotyczące kompetencji, wykształcenia i certyfikacji diagnostów, czy dostosowanie pojęć ustawy – Prawo o ruchu drogowym do zakresu pojęciowego dyrektywy. Dlatego też, nie chcąc wstrzymywać i opóźniać prac wdrażających przepisy prawa unijnego, postulujemy ograniczenie projektu jedynie do wprowadzenia zmian wymaganych przez UE. Warto przytoczyć tu niejednokrotnie przytaczaną przez Prezesa Rady Ministrów zasadę Zero plus dot. wdrażania przepisów unijnych do polskiego porządku prawnego, a oznaczającą implementowanie tylko rozwiązań koniecznych, bez nadinterpretacji i rozwiązań ponadstandardowych.	2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.
Uwaga ogólna + OSR	Związek Powiatów Polskich	Zaproponowane ograniczenie jest tym bardziej uzasadnione, że zaproponowane rozwiązania są dalekie od ideału. W tym miejscu chcemy podziękować za pochylenie się nad uwagami i propozycjami Związku Powiatów Polskich zgłaszanymi w toku prac legislacyjnych nad nowelizacją ustawy – Prawo o ruchu drogowym pod koniec 2018 roku i docenienie naszego wkładu w prace rządu zawarte w Ocenie Skutków Regulacji. Pozwala to mieć nadzieję, na owocną współpracę w przyszłości i dalsze wysłuchanie naszych uwag – tym bardziej, że dalej deklarujemy aktywną współpracę naszych ekspertów przy planowaniu całościowych zmian w systemie badań technicznych po ustaniu epidemii COVID-19. Musimy jednak wyjaśnić, że sformułowanie zawarte w Ocenie Skutków Regulacji omawianego projektu jest wadliwe. To co znalazło się w części legislacyjnej nie jest uwzględnieniem naszych wcześniejszych postulatów. Nasza propozycja z 2018 roku dotyczyła nieco odmiennego charakteru zaangażowania TDT w nadzór nad wykonywaniem badań technicznych pojazdów. Podmiotem odpowiedzialnym za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów miał pozostać starosta. Udział Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego miał	Uwaga została częściowo uwzględniona. Sformułowanie w OSR zostało poprawione. Zgodnie z ustaleniami Najwyższej Izby Kontroli, nadzór starostw nad stacjami kontroli pojazdów w zakresie przeprowadzanych badań technicznych pojazdów oraz zatrudnionymi tam diagnostami sprawowany był nierzetelnie i z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa. Powszechnie niewykorzystywanie instrumentów do wykonywania nadzoru sprawiało, że praktycznie system ten nie funkcjonował. Mając na względzie powyższe oraz, że dyrektywa 2014/45 wyodrębnia nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów, zdecydowano o odciążeniu Starostw od technicznego nadzoru nad samymi diagnostami i w projekcie ustawy zaproponowano powierzenie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych Transportowemu Dozorowi Technicznemu.

		ograniczać się do wsparcia ekspercko-doradczego w aspektach, do których został powołany – zatem wyłącznie technicznych. Dokumenty przygotowane przez TDT służyłyby jako dowody w postępowaniach prowadzonych przez starostę, które wydawałby poszczególne decyzje – dotyczące zarówno przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, jak i diagnostów. Zamiast tego z jednej strony starostowie dalej zostali zobowiązani do samodzielnego badania zgodności wyposażenia stacji kontroli pojazdów z przepisami prawa (podczas gdy z tego punktu widzenia wystarczające byłoby zweryfikowanie zgodności stanu faktycznego z poświadczeniem zgodności), a jednocześnie całość uprawnień orzeczniczych wobec diagnostów zostało przekazanych Dyrektorowi TDT. Wskazanie Dyrektora TDT jako właściwego do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectw kompetencji diagnosty oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu czyni uprawnienia nadzorcze starosty wobec stacji kontroli pojazdów właściwie iluzoryczną. Jest rzeczą oczywistą, że działalność stacji kontroli pojazdów to w istocie działalność zatrudnionych w niej diagnostów. Decyzje dotyczące diagnostów, np. cofnięcie świadectw kompetencji może być równoznaczne z uznaniem, że przedsiębiorca nie spełnia wymogów odnośnie zatrudnienia diagnostów. Starosta w takiej sytuacji zostanie sprowadzony do roli organu potwierdzającego rozstrzygnięcia Dyrektora TDT. Co więcej – w zaproponowanym rozwiązaniu – Dyrektor TDT będzie zarówno prowadził postępowanie kontrolne względem diagnosty, gromadził materiał dowodowy, formułował zarzuty i na zakończenie wydawał rozstrzygnięcie – „wymierzał karę”. W jednym ręku zostaje zatem połączona rola śledczego, prokuratora i sędziego – co nigdy nie służy dobrze tworzonemu	Należy zauważyć, że zamiast nadzoru nad diagnostami, starostowie będą pełnić nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów.

		systemowi. Zasadą powinno być równoważenie uprawnień poszczególnych organów – znane również pod anglojęzycznym określeniem <i>check and balance</i>. Nie można przy tym odwoływać do porównania z instytucjami samorządu zawodowego. Samorząd jak sama nazwa wskazuje jest instytucją niezależną od władzy rządowej i składa się z fachowców, osób które na co dzień praktykują dany zawód i zdają sobie sprawę z realiów pracy w danym zawodzie. Na marginesie dodać należy, że w swoich strukturach samorządy mają wyodrębnione role „oskarżyciela” i „sądu”, a zatem jedna osoba nie jest odpowiedzialna za postawienie zarzutu, przeprowadzenie postępowania i wymierzenie kary. W zaproponowanym projekcie Dyrektor TDT ma nieograniczoną władzę nad diagnostami i de facto decyduje kto ten zawód będzie wykonywał, a kto nie. Oczekujemy zatem, że zostanie na nowo wytyczona linia demarkcyjna między uprawnieniami starosty, a uprawnieniami Dyrektora TDT. Po stronie starosty powinno pozostać wydawanie wszystkich decyzji administracyjnych dotyczących przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów. Po stronie Dyrektora TDT powinny pozostać działania wymagające wiedzy specjalistycznej. Dowody zebrane przez Dyrektora TDT podlegałyby ocenie w toku postępowań prowadzonych przez starostów.	
Uwaga ogólna + OSR	Związek Powiatów Polskich	Zaproponowane zmiany będą wymagały znaczących nakładów ze środków publicznych, ocenionych w OSR na przeszło 219 mln zł w skali 10 lat. Przy znacznie mniejszych środkach skierowanych do powiatów z przeznaczeniem na poprawę funkcjonowania systemu nadzoru udałooby się osiągnąć cel ustawy.	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zauważyć, że kwestie finansowe są tylko jednym z elementów, które przyczynią się do poprawy funkcjonowania systemu nadzoru.
Uwaga ogólna	Polski Związek Motorowy	Projekt wprowadza szereg kompetencji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego i wynikających z nich decyzji. Brak jest trybu odwoławczego od tych decyzji, poza oczywiście kontrolą sądową decyzji administracyjnych, która może być czasowo dłuższa niż dwa lata, po których przykładowo diagnosta może odzyskać uprawnienie.	Uwaga nie została uwzględniona. Przekazanie zadań Dyrektorowi TDT jest jednoczesnym powierzeniem ministrowi właściwemu ds. transportu funkcji organu II instancji rozpatrującego odwołania od decyzji Dyrektora TDT.

			Nowa koncepcja zachowuje zasadę dwuinstancyjności postępowania administracyjnego.
Uwaga ogólna	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw został skierowany do konsultacji publicznych wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji, ale niestety bez projektów aktów wykonawczych. Chcemy zaznaczyć, że zgodnie z zasadami dobrej legislacji wraz z projektem ustawy powinny zostać przedstawione projekty aktów wykonawczych. Dopiero po analizie przepisów uszczegóławiających ustawę, możliwe jest ustalenie pełnego brzmienia nowych obowiązków i wymogów w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów, jak również kosztów ekonomicznych i organizacyjnych projektowanych zmian. Bez znajomości projektów aktów wykonawczych, opinia na temat proponowanych rozwiązań nie będzie kompleksowa, a jedynie fragmentaryczna. To szczegółowe rozwiązania zawarte w rozporządzeniach wraz ze zmianami w ustawie będą stanowiły razem całość proponowanych zmian w systemie badań technicznych pojazdów. Zgłaszając uwagi do projektu ustawy trzeba mieć świadomość, że oceniamy jedynie mały fragment zmian. Dlatego też trudno jednoznacznie ocenić proponowane przez projektodawcę rozwiązania. W ocenie PISKP brak projektów aktów wykonawczych to zasadnicza wada projektu skierowanego do konsultacji publicznych.	Uwaga została uwzględniona. Do projektu ustawy zostaną przygotowane akty wykonawcze i załączone do projektu ustawy w celu skierowania projektu do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.
Uwaga ogólna	Grzegorz Krzemieniecki	Jako całość projekt oceniam negatywnie, ponieważ polskie prawodawstwo w bardzo wielu aspektach spełnia wymagania wynikające z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25). Tak naprawdę jedynie niektóre elementy dotyczące wdrożenia przedmiotowej dyrektywy nie są obecnie wdrożone.	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zauważyć, że projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48) ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia dyrektywy Parlamentu i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich

		Zdecydowana większość zapisów dyrektywy 2014/45/UE jest implementowana do polskiego porządku prawnego, natomiast moim zdaniem nie należy pod przykrywką wdrożenia dyrektywy wprowadzać tak daleko idących zmian i restrykcji związanych z prowadzeniem Stacji Kontroli Pojazdów. W momencie, gdy w Polsce wprowadzane są nowe obostrzenia wywołane przez koronawirusa SARS-CoV-2 i wiele podmiotów jest na skraju bankructwa, planowane są wydatki z budżetu państwa przekraczające 200 milionów zł na realizację kontrolowania diagnostów samochodowych. Planowane wydatki dotyczące dotowania z budżetu państwa Transportowego Dozoru Technicznego dotyczą m.in.: ✓ zakupu 50 pojazdów za 4 miliony zł + koszty serwisu, ubezpieczenia itp. Sięgające prawie milion zł rocznie, ✓ płace dla 148 pracowników na poziomie minimalnym 7400 zł wraz z corocznymi podwyżkami, ✓ zakup oprogramowania dotyczącego SKP i jego wdrożenie za 4 miliony zł, ✓ zakup serwera i sprzętu informatycznego w wysokości 320 000 zł, ✓ zakup laptopa o wartości 4500 zł dla każdego pracownika, ✓ zakup 50 drukarek po 600 zł. Przewidziano także zakup przyrządów dla pracowników Transportowego Dozoru Technicznego: ✓ analizator spalin z dymomierzem w cenie 47 000 zł, ✓ opóźnieniomierza z miernikiem w cenie 21 870, ✓ przyrząd do pomiaru przepuszczalności światła w szybach pojazdów za 17 580 zł; ✓ czytnik informacji diagnostycznych za 12 960 zł, ✓ dalmierz i niwelator za 5000 zł. Wynik finansowy gwarantujący uzyskanie środków publicznych można osiągnąć poprzez przeprowadzenie waloryzacji cen o 100% w tabeli opłat za przeprowadzanie badań technicznych i opatrzyć je	<i>przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.</i> Wydatki budżetowe w kwocie około 220 milionów złotych to maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Limity wydatków zostały wskazane od 2022 r. i obejmują 10 pełnych lat (2022–2031).

		mechanizmem indeksowania np. wskaźnikiem inflacji lub wskaźnikiem przyrostu minimalnego wynagrodzenia, bez konieczności pobierania opłat (kar) po wyznaczonym terminie, ponieważ będą one o wiele mniejsze niż zakłada projektodawca.	
Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	Jako całość SITK projekt ocenia negatywnie, ponieważ polskie prawodawstwo w bardzo wielu aspektach spełnia wymagania wynikające z <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE</i> (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25). Tak naprawdę jedynie niektóre elementy dotyczące wdrożenia przedmiotowej dyrektywy nie są obecnie wdrożone. Zdecydowana większość zapisów dyrektywy 2014/45/UE jest implementowana do polskiego porządku prawnego, natomiast zdaniem SITK RP nie należy pod przykrywką wdrożenia dyrektywy wprowadzać tak daleko idących zmian i restrykcji związanych z prowadzeniem Stacji Kontroli Pojazdów. W momencie, gdy w Polsce wprowadzane są nowe obostrzenia wywołane przez koronawirusa SARS-CoV-2 i wiele podmiotów jest na skraju bankructwa, planowane są wydatki z budżetu państwa przekraczające 200 milionów zł na realizację kontrolowania diagnostów samochodowych. Planowane wydatki dotyczące dotowania z budżetu państwa Transportowego Dozoru Technicznego dotyczą m.in.: ✓ zakupu 50 pojazdów za 4 miliony zł + koszty serwisu, ubezpieczenia itp. sięgające prawie milion zł rocznie, ✓ płace dla 148 pracowników na poziomie minimalnym 7400 zł wraz z corocznymi podwyżkami, ✓ zakup oprogramowania dotyczącego SKP i jego wdrożenie za 4 miliony zł, ✓ zakup serwera i sprzętu informatycznego w wysokości 320 000 zł,	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zauważyć, że <i>projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48)</i> ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia <i>dyrektywy Parlamentu i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE</i>. Wydatki budżetowe w kwocie około 220 milionów złotych to maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Limity wydatków zostały wskazane od 2022 r. i obejmują 10 pełnych lat (2022–2031).

		✓ zakup laptopa o wartości 4500 zł dla każdego pracownika, ✓ zakup 50 drukarek po 600 zł. Przewidziano także zakup przyrządów dla pracowników Transportowego Dozoru Technicznego: ✓ analizator spalin z dymomierzem w cenie 47 000 zł, ✓ opóźnieniomierza z miernikiem w cenie 21 870, ✓ przyrząd do pomiaru przepuszczalności światła w szybach pojazdów za 17 580 zł; ✓ czytnik informacji diagnostycznych za 12 960 zł, ✓ dalmierz i niwelator za 5000 zł. Wynik finansowy gwarantujący uzyskanie środków publicznych można osiągnąć poprzez przeprowadzenie waloryzacji cen tabeli opłat za przeprowadzanie badań technicznych w wysokości proponowanej przez SITK RP (o 100%) i opatrzyć je mechanizmem indeksowania np. wskaźnikiem inflacji lub wskaźnikiem przyrostu minimalnego wynagrodzenia, bez konieczności pobierania opłat (kar) po wyznaczonym terminie od 1 stycznia 2021 roku.	
Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie	Jako całość SITK projekt ocenia negatywnie, ponieważ polskie prawodawstwo w bardzo wielu aspektach spełnia wymagania wynikające z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25). Tak naprawdę jedynie niektóre elementy dotyczące wdrożenia przedmiotowej dyrektywy nie są obecnie wdrożone. Zdecydowana większość zapisów dyrektywy 2014/45/UE jest implementowana do polskiego porządku prawnego, natomiast zdaniem SITK RP nie należy pod przykrywką wdrożenia dyrektywy wprowadzać tak daleko idących zmian i restrykcji związanych z prowadzeniem Stacji Kontroli Pojazdów. W momencie, gdy w Polsce wprowadzane są nowe obostrzenia wywołane przez	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zauważyć, że projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48) ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia dyrektywy Parlamentu i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE. Wydatki budżetowe w kwocie około 220 milionów złotych to maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Limity wydatków

		koronawirusa SARS-CoV-2 i wiele podmiotów jest na skraju bankructwa, planowane są wydatki z budżetu państwa przekraczające 200 milionów zł na realizację kontrolowania diagnostów samochodowych. Planowane wydatki dotyczące dotowania z budżetu państwa Transportowego Dozoru Technicznego dotyczą m.in.: ✓ zakupu 50 pojazdów za 4 miliony zł + koszty serwisu, ubezpieczenia itp. Sięgające prawie milion zł rocznie, ✓ płace dla 148 pracowników na poziomie minimalnym 7400 zł wraz z corocznymi podwyżkami, ✓ zakup oprogramowania dotyczącego SKP i jego wdrożenie za 4 miliony zł, ✓ zakup serwera i sprzętu informatycznego w wysokości 320 000 zł, ✓ zakup laptopa o wartości 4500 zł dla każdego pracownika, ✓ zakup 50 drukarek po 600 zł. Przewidziano także zakup przyrządów dla pracowników Transportowego Dozoru Technicznego: ✓ analizator spalin z dymomierzem w cenie 47 000 zł, ✓ opóźnieniomierza z miernikiem w cenie 21 870, ✓ przyrząd do pomiaru przepuszczalności światła w szybach pojazdów za 17 580 zł; ✓ czytnik informacji diagnostycznych za 12 960 zł, ✓ dalmierz i niwelator za 5000 zł. Wynik finansowy gwarantujący uzyskanie środków publicznych można osiągnąć poprzez przeprowadzenie waloryzacji cen tabeli opłat za przeprowadzanie badań technicznych w wysokości proponowanej przez SITK RP (o 100%) i opatrzyć je mechanizmem indeksowania np. wskaźnikiem inflacji lub wskaźnikiem przyrostu minimalnego wynagrodzenia, bez konieczności pobierania opłat (kar) po wyznaczonym terminie od 1 stycznia 2021 roku.	zostały wskazane od 2022 r. i obejmują 10 pełnych lat (2022–2031).
Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Dystrybutorów i	Brak aktów wykonawczych	Uwaga została częściowo uwzględniona.

	Producentów Części Motoryzacyjnych	Dopiero po analizie przepisów uszczegółowiających ustawę możliwe będzie ustalenie pełnego brzmienia nowych obowiązków i wymogów w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów. Pozwoli to na sformułowanie ostatecznego stanowiska SDCM w przedmiotowej sprawie. Do tego czasu opinia SDCM może być uznana za jedynie częściową, choć jak wskazuje uprzednio SDCM obecnie projekt ocenia pozytywnie i zakłada, że przepisy wykonawcze jedynie poprawią brzmienie projektu i wyjaśnią pojawiające się niekiedy wątpliwości na przykład dotyczące sposobu wykonywania i archiwizacji zdjęć, archiwizacji wyników badań czy też kalibracji urządzeń. Mając powyższe SDCM wnosi o przedstawienie w możliwie krótkim czasie projektów aktów wykonawczych do projektu opiniowanej ustawy.	Do projektu ustawy zostaną przygotowane akty wykonawcze i załączone do projektu ustawy w celu skierowania projektu do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów. Akty wykonawcze załączone do projektu ustawy mają charakter poglądowy. Po rozpoczęciu procesu legislacyjnego, projektów rozporządzeń, będą one również podlegały konsultacjom publicznym.
Uwaga ogólna	Automobilklub Śląski	W czasie gdy Polska znajduje się w kryzysie wywołanym epidemią koronawirusa, wprowadzenie tak daleko idących zmian, bez możliwości przeprowadzenia rzetelnych konsultacji z podmiotami zajmującymi się na co dzień tą działalnością gospodarczą, przy braku możliwości uczestnictwa przedstawicieli środowiska w posiedzeniach komisji sejmowych może doprowadzić do uchwalenia przepisów, które mogą doprowadzić do bankructwa właścicieli SKP a co za tym idzie zwolnień pracowników. Taki scenariusz i wizja przyszłości nikomu nie służy. Automobilklub Śląski popiera skróconą wersję projektu przesłanego przez stronę społeczną uwzględniającą realizację implementacji dyrektywy 2014/45/UE do polskiego systemu prawnego.	Uwaga nie została uwzględniona. <i>Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48) został skierowany do konsultacji publicznych z 30-dniowym terminem zgłaszania uwag również do podmiotów, które zrzeszają przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Termin 30 dni jest wystarczającym terminem na zapoznanie się z projektem oraz zgłoszenie uwag. Należy zauważyć, że przedmiotowy projekt ustawy nie zakłada obciążeń finansowych dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Wątpliwość wzbudza stwierdzenie „skrócona wersje projekty przesłanego przez stronę społeczną”, jednakże w opinii MI najprawdopodobniej jest to wersja projektu przekazana przez inne organizacje, do których projekt został skierowany w ramach konsultacji publicznych. Należy podkreślić, że „skrócona” wersja projektu nie zapewni</i>

			prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2014/45.
Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Zapowiadane zmiany wyeliminują starostę jako organ nadzorujący przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, a nadzór do którego w projekcie zmian upoważniony będzie starosta w ramach wykonywanych czynności będzie de facto nadzorem pozornym. To samo rzecz można o przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów, bowiem ich rola została w zaproponowanym projekcie zmian sprowadzona do „dającego zatrudnienie” bez możliwości sprawowania nadzoru nad tym co robi pracownik – w tym przypadku diagnosta, mało tego bez ponoszenia odpowiedzialności za to co robią pracownicy choć konsekwencje pracy diagnostów będą już dotyczyły jak najbardziej przedsiębiorców i to ze skutkiem natychmiastowej wykonalności decyzji np. Dyrektora TDT. Analiza całości projektowanych zmian obnaża intencję tego „pozornego nadzoru” pozostawionego starostom, a wyrażoną wprost zapisami art. 140mc, md, n.	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zauważyć, że projekt ustawy nie wprowadza zmian zmniejszających uprawnienia organu nadzoru w zakresie nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów. Przedsiębiorca ma prawo we własnym zakresie sprawować nadzór nad diagnostą.
Uwaga ogólna	Dekra Polska	Urzędowe badania techniczne odgrywają kluczową rolę w poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Badania wypadków drogowych przeprowadzone przez DEKRA jednoznacznie wskazują, iż w przypadku ok. 8% zdarzeń drogowych, zły stan techniczny był główną przyczyną ich powstania. Uwzględniając rozwój motoryzacji oraz nowe rozwiązania techniczne stosowane w pojazdach, system badań technicznych musi być stale przebudowywany i dostosowywany do zmieniających się warunków, dlatego z zadowoleniem Dekra przyjmuje powrót do prac nad ustawą i implementacją dyrektywy 2014/45, do których powinny teraz zostać opracowane projekty aktów wykonawczych, które będą precyzowały zakres i szczegóły planowanych zmian. Pełna ocena skutków i efektów wprowadzanych zmian możliwa jest dopiero po przedstawieniu aktów wykonawczych.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Do projektu ustawy zostaną przygotowane akty wykonawcze i załączone do projektu ustawy w celu skierowania projektu do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów. Akty wykonawcze załączone do projektu ustawy mają charakter pogładowy. Po rozpoczęciu procesu legislacyjnego, projektów rozporządzeń, będą one również podlegały konsultacjom publicznym.
Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Ekspertów Techniki	Pozycja diagnosty w ustawie oraz jego rola w poprawie bezpieczeństwa na naszych drogach.	Uwaga została częściowo uwzględniona.

	Motoryzacyjnej i Diagnostów Samochodowych „Ruch Drogowy”	Od wielu już lat umniejsza się rolę diagnosty samochodowego mimo wiedzy i odpowiedzialności którą ma podczas wykonywania swojej pracy. Liczyliśmy na to, że nowe przepisy jak najbardziej wprowadzą szkolenia o których już dawno wszyscy rozmawiali. Liczyliśmy, również na to, że zawód diagnosty zostanie podciągnięty do roli urzędnika. Nie tylko tak się nie dzieje ale jeszcze wprowadzamy nierówne zasady pomiędzy diagnostą a klientem stacji kontroli pojazdów. W projekcie nowych przepisów dotyczących badań technicznych jest punkt dotyczący możliwości zgłoszenia do Transportowego Dozoru Technicznego, podejrzenia nieprawidłowo wykonanego przeglądu przez diagnostę. Wiąże się z tym kara do 2 tys. zł i powtórny przegląd na koszt diagnosty w obecności pracownika TDT. Jako diagnosta nie mamy nic przeciw temu zapisowi. Natomiast procedura wzbudza w nas sprzeciw. Klient ma 3 dni by dokonać tego zgłoszenia reklamacyjnego, znając realia rynkowe i społeczne ponowne badanie odbędzie się po kolejnych kilku dniach. W tym czasie można wszystko zmienić, naprawić ale i to jest zrozumiałe. Po takim czasie diagnosta nie będzie w stanie przypomnieć sobie przebiegu badania i ewentualnych uwag. Podmiot proponuje, aby klient o fakcie reklamacji badania technicznego informował podczas odbioru dokumentacji kończącej proces badania technicznego a diagnosta po takim zgłoszeniu miał możliwość fotograficznego udokumentowania swojej pracy oraz wykonania dokładnego opisu. Pozwoli to wyrównać szanse pomiędzy wykonującym a reklamującym badanie techniczne. Wskazujemy przy tym, że niejednokrotnie na stacji kontroli pojazdów znajdują się tylko dwie osoby diagnosta i właściciel kontrolowanego pojazdu. Wprowadzenie do Ustawy możliwości zaskarżania badań może doprowadzić do niepotrzebnych wybuchów agresji w stronę diagnosty.	Właściciel lub posiadacz pojazdu powinien wystąpić z wnioskiem do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia badania Projektowany art. 81c będzie uwzględniał obowiązek zgłoszenia przez właściciela lub posiadacza pojazdu zastrzeżeń dotyczących przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu oraz odnotowanie ich przez diagnostę w wydanym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym. Przepis nie wyklucza możliwości dokonania dodatkowego dokumentowania przez diagnostę np. w postaci dokumentacji fotograficznej. Nie ma przesłanek, aby diagnosta korzystał z ochrony prawnej przewidzianej dla funkcjonariusza publicznego.

		Prosimy zatem, aby w ustawie zaznaczyć oprócz kar dla diagnosty zastrzeżenie, że podczas wykonywania czynności służbowych diagnosta ma statut urzędnika państwowego co wiąże się z reperkusjami prawnymi dla osób nastających na jego osobiste bezpieczeństwo. Podniesie to również prestiż zawodu.	
Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej	Pragniemy zaznaczyć, że skierowany do konsultacji projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw został przedstawiony do konsultacji społecznych bez projektów aktów wykonawczych. Dopiero po zapoznaniu się i analizie przepisów wykonawczych możliwa jest pełna i wiarygodna ocena zaproponowanych przepisów, a nie tylko ocena kierunków zaproponowanych zmian.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Do projektu ustawy zostaną przygotowane akty wykonawcze i załączone do projektu ustawy w celu skierowania projektu do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów. Akty wykonawcze załączone do projektu ustawy mają charakter poglądowy. Po rozpoczęciu procesu legislacyjnego, projektów rozporządzeń, będą one również podlegały konsultacjom publicznym.
Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej	Warunki ekonomiczne prowadzenia przedsiębiorstw SKP w szerszym kontekście gospodarczym i polityki państwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projektodawca zakłada zerowy wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i sektor MSP (p. 7 OSR). Szczególnie w obecnej dobie należałoby skwapliwie wykorzystać każdą możliwość pobudzenia gospodarki. Implementacja Dyrektywy 2014/45/UE doskonale się do tego nadaje. W minionych latach implementację Dyrektywy 2014/45/UE wykorzystano skutecznie do pobudzenia sektora motoryzacyjnego nie tylko w dużych państwach UE np. we Francji i Włoszech, ale również w Bośni i Hercegowinie, Serbii i Czarnogórze. Od pewnego czasu wskazują na to przedstawiciele zarządu EGEA (European Garage Equipment Association), którego STM jest członkiem od 10 lat. W wyniku wprowadzonych zapisów można spodziewać się większej ilości negatywnych wyników badań (w UE jest to średnio 20-25%, w Polsce jest ich obecnie ok. 3%). Oznacza to nieznaczne zwiększenie przychodów	Uwaga nie została uwzględniona. Wymagania dotyczące kalibracji wyposażenia kontrolno-pomiarowego nie zostaną wprowadzone w drodze ustawy, tylko w drodze nowelizacji <i>rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów</i> (Dz. U. poz. 275). Kwestia opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów jest poza zakresem projektu ustawy. Do projektu ustawy zostaną przygotowane akty wykonawcze i załączone do projektu ustawy w celu skierowania projektu do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów. Akty wykonawcze załączone do projektu ustawy mają charakter poglądowy.

		stacji kontroli pojazdów (ok. 5 tysięcy stacji) o dodatkowe badania po usunięciu usterek, zwiększenie dochodów warsztatów samochodowych (ok. 25 tysięcy firm) z tytułu wykonanych napraw producentów podzespołów z tytułu sprzedaży części zamiennych. W dalszej perspektywie korzyść odnieśliby producenci i sprzedawcy samochodów z tytułu zwiększenia sprzedaży nowych pojazdów. Z drugiej strony Projektodawca nie bierze w OSR pod uwagę wymienionych w załącznikach do implementowanej Dyrektywy wymogów technicznych wobec urządzeń kontrolno-pomiarowych w SKP, które – jeśli zostaną wprowadzone – wymuszają modernizację tego wyposażenia. Podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów mają więc szansę na zwiększenie ilości badań, lecz będą zobowiązane ponieść koszt dostosowania wyposażenia do wymogów dyrektywy. Wobec tego brak uwzględnienia przez Projektodawcę potrzeby racjonalizacji opłat za badania techniczne wpłynie de facto negatywnie na sektor MSP pogarszając i tak trudne już warunki prowadzenia działalności. Relatywnie niewielki wzrost opłat byłby silnym impulsem rozwojowym dla około 30 tysięcy polskich firm sektora motoryzacyjnego. Gdyby uwzględnić szerszy zakres powiązań gospodarczych, można postawić tezę, że podniesienie opłaty za badanie techniczne o kwotę rzędu 5 zł miesięcznie od samochodu (cena około 1 litra paliwa) jest po pierwsze niezauważalne, choćby w kontekście bieżącej inflacji, a poza tym – i co ważniejsze – nie jest zwiększeniem obciążeń, lecz przesunięciem środków z usuwania awarii na zapobieganie im, czyli na wcześniejsze wykrywanie niesprawności mogących skutkować kosztownymi awariami. Stanowiłoby jednocześnie dużą dźwignię finansową wpływającą na rozwój całego polskiego sektora motoryzacyjnego, nie powodując negatywnych skutków społecznych. I tak, można wskazywać na pozytywne aspekty relatywnie	Po rozpoczęciu procesu legislacyjnego, projektów rozporządzeń, będą one również podlegały konsultacjom publicznym. Mając na uwadze etap konsultacji publicznych, nie jest zasadne tworzenie stałej, społecznej rady interesariuszy.

		częstego i szczegółowego badania technicznego w czterech powiązanych ze sobą obszarach: 1. Profilaktyka kosztowa dla właścicieli pojazdów. Badanie techniczne pozwala np. wykryć nadmierne zużycie łożysk kół, sworzni zawieszenia, końcówek drążków, czego zlekceważenie może doprowadzić nawet do oddzielenia koła od pojazdu. Nadmierne zadymienie w silnikach ZS może świadczyć m.in. o nieprawidłowej pracy układu wtryskowego, co w krótkim czasie może doprowadzić do wypalenia denka tłoka i unieruchomienia silnika. Diagnostyka techniczna zna dziesiątki takich powiązań przyczynowo - skutkowych. Można nieźle dowieść, że zaniechanie napraw wczesnych objawów usterek przeważnie kończy się znacznie kosztowniejszymi awariami. Wielu usterek we wczesnej fazie kierowcy nie są w stanie samodzielnie wykryć, a stacje kontroli pojazdów są doskonałym miejscem do przeprowadzania takiej diagnozy. Jeśli będą miały na to wystarczająco dużo czasu, a prewencyjny system nadzoru zapobiegnie powstaniu nieprawidłowości, zrobią to najlepiej, jak to możliwe. Trzeba jednocześnie podkreślić, że w Polsce urządzenia do badania hamulców czy luzów w zawieszeniu są rzadkością w warsztatach samochodowych, a stanowią obowiązkowe wyposażenie każdej stacji kontroli. 2. Profilaktyka wypadków drogowych. Wiele usterek ma to do siebie, że zaniechanie ich usunięcia może przynieść katastrofalne skutki dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projektodawca zauważa w OSR, że dane polskiej Policji są niemiernie wysokie w zakresie ilości zdarzeń drogowych spowodowanych przez zły stan techniczny pojazdów. Należy tu przypomnieć chociażby badanie ankietowe wśród policjantów przeprowadzone przez NIK. Policjanci oceniają,	

		że około 10% wypadków ma związek ze stanem technicznym uczestniczących w nich pojazdów. 3. Profilaktyka w zakresie ochrony środowiska naturalnego. Należy tu przywołać wpływ badań technicznych na ograniczenie nadmiernej emisji spalin i wycieków płynów eksploatacyjnych. Można dodać, że regularna ocena stanu technicznego opon zmniejszy częstotliwość występowania poważnych awarii ogumienia, czego skutki w postaci fragmentów rozerwanych opon i pasów bieżnika obserwujemy często na drogach. 4. Zapobieganie wykluczeniu komunikacyjnemu. Oczywiście konsekwencją podjęcia działań zapisanych w Projekcie będzie zwiększenie ilości pojazdów wycofywanych z ruchu i przeznaczonych do złomowania. Jeszcze kilka lat temu fakt taki zwiększyłby zakres wykluczenia komunikacyjnego w mniej zurbanizowanych obszarach, gdyż spodziewany wzrost popytu na usługi transportu zbiorowego byłby zbyt mały dla uruchomienia nowych linii. W wyniku uchwalenia tzw. ustawy pekaesowej stwarzającej warunki do odtworzenia nierentownych połączeń autobusowych, ryzyko to ma szansę ulec w przyszłości zmniejszeniu. Można spotkać się z argumentem, że gdyby podnieść teraz ceny BT, to powstanie kolejnych tysięcy stacji, więc najpierw należy wprowadzić nowe wymogi, a dopiero potem dyskutować o cenach. Gdyby porównać przyrosty ilości pojazdów i stacji kontroli przez ostatnich kilkanaście lat okaże się, że ilość stacji rośnie proporcjonalnie do ilości pojazdów. Postulowana podwyżka w żadnym razie nie jest tak wysoka, aby prowadzenie stacji stało się nagle inwestycją stricte biznesową jak np. zakup mieszkania na wynajem czy jednostek funduszu inwestycyjnego. Występują tu wysokie bariery wejścia i konieczność prowadzenia przedsięwzięcia w dłuższej perspektywie czasowej.	

		Potrzebny jest specyficzny know-how, na rynku pracy brakuje diagnostów, SKP trudno jest niskokosztowo przekształcić w inną działalność w razie niepowodzenia biznesu. Wobec tego sugerujemy dyskusowanie od razu całego pakietu rozporządzeń wykonawczych, gdyż jeśli najpierw będą wprowadzane obowiązki (i związane z nimi koszty), a dopiero jakiś czas później wyższe opłaty, to niewątpliwie spowoduje to znacznie więcej negatywnych reakcji środowiska wywołanych brakiem pozytywnych perspektyw ekonomicznych, niż wystąpiłoby w przypadku procedowania wszystkich rozporządzeń łącznie. Reasumując, zwracamy się do Pana Ministra o podjęcie następujących działań: 1. Wprowadzenie do projektu postulowanych w części szczegółowej zmian. 2. Przedstawienie do konsultacji społecznych kompletnego pakietu rozporządzeń wykonawczych. 3. Potraktowanie opłaty za badanie techniczne jako dźwigni ekonomicznej - skutecznego narzędzia pobudzenia rozwoju sektora motoryzacyjnego i ustalenie jej na poziomie zapewniającym możliwość rzetelnego spełniania wymogów Państwa w zakresie dbałości o bezpieczeństwo ruchu drogowego powierzonej przedsiębiorcom prowadzącym stacje kontroli pojazdów. 4. Utworzenie przy Ministrze Infrastruktury stałej, społecznej rady interesariuszy, której zadaniem byłoby wypracowywanie optymalnych rozwiązań w zakresie wdrażania aktów prawnych dotyczących motoryzacji. Oprócz implementowanej Dyrektywy można tu przywołać dyrektywę w sprawie F-gazów czy wprowadzenie resursu podnośników samochodowych, gdzie konsultacja z praktykami działalności gospodarczej przyniosłaby bardziej udane wdrożenie przepisów. Pierwszym zadaniem rady mogłoby być opracowanie	

		harmonogramu wdrożenia wymogów technicznych dyrektywy, chociażby poprzez modernizację urządzeń kolejnymi rocznikami produkcji, a nie wszystkich naraz pod koniec okresu przejściowego.	
Uwaga ogólna	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Mając na uwadze wyniki kontroli NIK w tym obszarze, jest konieczne wprowadzenie znacznie szerszych zmian, ale w obecnej kryzysowej sytuacji wywołanej epidemią COVID19 wydaje się wskazane na chwilę obecną, ograniczenie się do rozwiązań wskazanych projekcie (z komentarzami wskazanymi powyżej), które nie nakładają dodatkowych wymagań na stacje kontroli pojazdów i cały ciężar zmian w praktyce przenoszą na administrację rządową.	Uwaga nie została uwzględniona. Tylko część uwag Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego została uwzględniona.
Uwaga ogólna	Transport i Logistyka Polska	Projektowana ustawa wprowadza bardzo szerokie zmiany w obszarze regulacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE. Pragniemy jednak zauważyć, że co do zasady, w celu zapewnienia zgodności ustawodawstwa krajowego z ustawodawstwem unijnym, wystarczy aby zmiany, o których mowa, koncentrowały się na trzech elementach, wskazanych w ww. dyrektywie, tj.: nadzór nad przeprowadzaniem badań technicznych i działalnością stacji kontroli pojazdów (SKP), prowadzenie szkoleń dla diagnostów oraz egzaminowanie i nadawanie uprawnień diagnostom. Pozostałe kwestie objęte zakresem przedmiotowym projektowanej ustawy (np. opłaty za badania techniczne po upływie ich terminu), choć istotne dla branży TSL, to jednak nie wymagają transpozycji omawianej dyrektywy, a tym samym nie są niezbędne do jej wdrożenia do prawa krajowego. Biorąc pod uwagę fakt, iż obecnie pandemia COVID-19 znacznie utrudnia procedowanie projektu omawianej ustawy, w tym uniemożliwia wyrażenie stanowiska w dotychczas przyjmowany sposób i przeprowadzenia szerokiej dyskusji branżowej nt. proponowanych zmian i ich skutków, zwracamy się z prośbą o rozważenie	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy ogranicza się do wdrożenia przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE. <i>Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48) został skierowany do konsultacji publicznych z 30-dniowym terminem zgłaszania uwag. Termin 30 dni jest wystarczającym terminem na zapoznanie się z projektem oraz zgłoszenie uwag.</i>

		możliwości przełożenia procedowania nad zmianami wykraczającymi poza zakres dyrektywy 2014/45/UE na czas po niniejszej pandemii. Propozycja nasza umożliwi włączenie wszystkich zainteresowanych podmiotów w dyskusję nt. projektowanych przepisów oraz bezpośrednie konsultacje publiczne, umożliwiające wypracowanie kompleksowych, korzystnych rozwiązań dla naszej branży oraz dla szeroko rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego.	
Uwaga ogólna	Prezydent Miasta Krakowa	Pismo w sprawie konsultacji projektu ustawy o <i>zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym</i> z dnia 19 października 2020 roku nie zostało zaadresowane do Unii Metropolii Polskich ani do Związku Miast Polskich, których członkiem jest miasto Kraków. Jako gmina na prawach powiatu jesteśmy adresatem projektowanych zmian przepisów w zakresie między innymi sprawowania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. A zatem jeśli Unia Metropolii Polskich i Związek Miast Polskich nie biorą udziału w procesie konsultacji, przesyłam bezpośrednio stanowisko i uwagi do opiniowanego projektu. Proponowane zmiany zakładają występowanie obok siebie dwóch niezależnych organów nadzorczych. Podział kompetencji pomiędzy starostą kontrolującym przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, a Dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego kontrolującym diagnostów niesie ryzyko braku dostatecznego nadzoru i może prowokować spory kompetencyjne. Dużo lepszym rozwiązaniem jest pozostawienie starostom kompetencji nadzorczych wobec zarówno diagnostów jak i przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, ale z takimi narzędziami i uprawnieniami, jakimi mieliby dysponować pracownicy TDT lub przekazanie Dyrektorowi TDT nadzoru w pełnym zakresie. Gdyby jednak sugestia ta nie znalazła uznania i nie została uwzględniona to zwracam uwagę, na konieczność wprowadzenia możliwości arbitrażu w przypadku sporów kompetencyjnych powstałych w takim podziale zadań.	Uwaga nie została uwzględniona. Odnosząc się do propozycji pozostawienia starostom kompetencji nadzorczych wobec zarówno diagnostów jak i przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów należy podkreślić, że zgodnie z ustaleniami Najwyższej Izby Kontroli, nadzór starostw nad stacjami kontroli pojazdów w zakresie przeprowadzanych badań technicznych pojazdów oraz zatrudnionymi tam diagnostami sprawowany był nierzetelnie i z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa. Powszechnie niewykorzystywanie instrumentów do wykonywania nadzoru sprawiało, że praktycznie system ten nie funkcjonował. Mając na względzie powyższe oraz, że dyrektywa 2014/45 wyodrębnia nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów, zdecydowano o odciążeniu Starostw od technicznego nadzoru nad samymi diagnostami i w projekcie ustawy zaproponowano powierzenie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych Transportowemu Dozorowi Technicznemu. Należy zauważyć, że zamiast nadzoru nad diagnostami, starostowie będą pełnić nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami

		Dotyczy to dualizmu w zakresie kolidujących ze sobą zadań starosty i Dyrektora TDT, o których mowa w proponowanych przez Państwa zmianach. Arbitraż miałby również uzasadnienie w przypadku współpracy tych organów, której reguły i zakres nie zostały ściśle określone w Państwa projekcie. Podsumowując, nasza ocena projektu z 19 października 2020 roku jest negatywna.	prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów. Odnosząc się do propozycji przekazania Dyrektorowi TDT nadzoru w pełnym zakresie należy przypomnieć, że poprzedni <i>projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> (druk sejmowy nr 2985, 3066 i 3066-A) zakładał takie rozwiązanie. Jednakże, w dniu 14 grudnia 2018 r. w ramach prac parlamentarnych na etapie trzeciego czytania w Sejmie RP zdecydowano o zdjęciu <i>projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> z porządku obrad. Przed wszystkim projekt ustawy jest tak skonstruowany, że nie występuje dualizm zadań i nie kolidują ze sobą zadania starosty i Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.
Uwaga ogólna + dodatkowe przepisy	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Projekt ustawy jest wznowieniem prac zawieszonych w 2018 roku podczas III czytania projektu ustawy zmieniającej ustawę – Prawo o ruchu drogowym (UC65) pod przewodnim tytułem prac jako wdrożenie Dyrektywy 2014/45/UE, w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep. Szczegółowa analiza projektu wskazuje, że niestety niezależnie od przepisów implementujących ww. dyrektywę projekt zawiera przepisy zmieniające zasady nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Nowa koncepcja jest co prawda nieznacznie zmieniona w stosunku do poprzedniego projektu z 2018 roku, jednak nadal planuje się zmianę generalną w sprawowaniu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów oraz dodatkowe uciążliwości i bariery wykonywania działalności gospodarczej w tym zakresie. Czas pandemii i postępującego kryzysu ekonomicznego, który dla stacji kontroli pojazdów jest szczególnie trudny,	Uwaga nie została uwzględniona. Wydatki budżetowe w kwocie około 220 milionów złotych to maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Limity wydatków zostały wskazane od 2022 r. i obejmują 10 pełnych lat (2022–2031). <i>Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> (UC48) ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia dyrektywy Parlamentu i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.

		więc tragiczny dla mikro i małych przedsiębiorców, ponieważ funkcjonujemy w realiach opłat za badania techniczne ustalonych ponad 16 lat temu. Obecnie, kiedy przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów walczą o ich przetrwanie oraz utrzymanie miejsc pracy, projektowane przepisy wskazują na ekonomiczną likwidację tej prywatnej gałęzi działalności gospodarczej. Podniesienie kosztów prowadzenia stacji kontroli pojazdów to ryzyko zamykania czasowego lub na stałe kolejnych stacji. Ponadto proponuje się w tym trudnym czasie całkowite nieuzasadnione duże wydatki z budżetu państwa. OZPTD jest gotowa do konstruktywnej dyskusji o zmianach w systemie badań technicznych oraz zamianach w nadzorze nad stacjami, jeżeli w ocenie Ministerstwa zachodzi taka potrzeba, jednak obecny czas jest najgorszym z możliwych do prowadzenia takich zmian. W stacjach kontroli pojazdów nie dzieje się nic złego co wymuszałoby tak pilną legislację w tym obszarze. Stwierdzone nieprawidłowości można skutecznie usuwać oraz ograniczać ich potencjalne negatywne skutki z wykorzystaniem obecnych narzędzi prawnych. Funkcjonująca sankcja w postaci zakazu prowadzenia stacji kontroli pojazdów przez 3 lata jest największą uciążliwością jaka może spotkać przedsiębiorcę w przypadku nie przestrzegania przepisów i zasad wykonywania badań technicznych pojazdów. Panie Ministrze, Mając na uwadze trudną sytuację w jakiej znaleźli się przedsiębiorcy prowadzący stację kontroli pojazdów OZPTD wnioskuję o wstrzymanie prac nad proponowaną ustawą w obecnym kształcie. Rozumiejąc potrzebę pilnej, pełnej implementacji Dyrektywy 2014/45/UE OZPTD wnioskuję o ograniczenie zakresu prac legislacyjnych wyłącznie do przyjęcia przepisów wykonujących zobowiązania Państwa członkowskiego.	Przedstawiona, skrócona wersja <i>projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> nie zapewni prawidłowego wdrożenia <i>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE</i>. <i>Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48)</i> został skierowany do konsultacji publicznych z 30-dniowym terminem zgłaszania uwag również do podmiotów, które zrzeczają przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Termin 30 dni jest wystarczającym terminem na zapoznanie się z projektem oraz zgłoszenie uwag. Należy zauważyć, że przedmiotowy projekt ustawy nie zakłada obciążeń finansowych dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Kwestia opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów jest poza zakresem projektu ustawy.

		OZPTD propozycje takiego projektu ustawy przesłał w załączeniu. Strona społeczna opracowała ten projekt zwracając szczególną uwagę na zapisy dyrektywy, które jeszcze nie znalazły odzwierciedlenia w prawie polskim. Prace w ocenie OZPTD powinny być ograniczone wyłącznie do 1. Dopracowania zgodnie z dyrektywą definicji pojazdu zabytkowego. 2. Wprowadzenia przepisów o uelastycznieniu terminu badania technicznego wprowadzając 30-dniową tolerancję terminu badania na potrzeby ustalenia kolejnego terminu obowiązkowego przeglądu. 3. Wprowadzenia dla diagnostów obowiązkowego szkolenia przypominającego w celu uaktualnienia wiedzy do bieżącego stanu prawnego i postępu technicznego. 4. Uruchomienie nowej działalności gospodarczej – prowadzenie ośrodków szkolenia diagnostów oraz zasad upoważniania ich do prowadzenia szkolenia i nadzoru. 5. Wprowadzenia przepisów o Krajowym Punkcie Kontaktowym w sprawie badań technicznych. Przesłany projekt w pełni wyczerpuje obowiązki implementacyjne wymienionej dyrektywy w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep. Panie Ministrze Szum informacyjny jaki towarzyszy pracom nad zmianami w systemie badań technicznych nie sprzyja wypracowaniu skutecznych rozwiązań w szczególności stanowiących kompromis pomiędzy obowiązkami administracji, a możliwością bezpiecznego i rzetelnego prowadzenia przez przedsiębiorców stacji kontroli pojazdów. Zmiany systemowe będą mogły być wprowadzone w czasach po pandemii, kiedy będzie możliwość normalnych konsultacji i dialogu społecznego, a wprowadzane zmiany nie będą niosły tak wysokiego	

		ryzyka upadku wielu firm tej branży. Przedsiębiorcy transportowi prowadzący stacje kontroli pojazdów uznają także za zasadne, żeby prowadzone prace legislacyjne w tym obszarze były bezpośrednio związane z urealnieniem warunków finansowych wykonywania tej działalności i pilne zwaloryzowanie opłat za badania techniczne pojazdów do kosztów i cen obowiązujących w 2020 roku.	
Uwaga ogólna	Rada Dialogu Społecznego	Uchwała nr 93 strony pracowników i strony pracodawców Rady Dialogu Społecznego z dnia 28 stycznia 2021 r. w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw Na podstawie art. 29 w związku z art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 2232 z późn. zm), uchwala się, co następuje: § 1. Minister Infrastruktury opublikował 19 października 2020 r. Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr w wykazie prac programowych i legislacyjnych Rady Ministrów: UC48). Projekt ustawy stanowi wznowienie zawieszonych w 2018 roku prac nad projektem ustawy zmieniającej ustawę Prawo o ruchu drogowym UC65, będących wdrożeniem Dyrektywy 2014/45/UE, w sprawie okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep. Strony pracowników i pracodawców Rady Dialogu Społecznego po przeprowadzeniu analizy projektu wskazują, że niestety niezależnie od przepisów implementujących ww. dyrektywę projekt zawiera przepisy zmieniające	Uwaga została częściowo uwzględniona. Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że „Nowa koncepcja nadal planuje zmianę generalną w sprawowaniu nadzoru na stacjami kontroli pojazdów oraz dodatkowe uciążliwości i bariery wykonywania działalności gospodarczej w tym zakresie”. Projekt ustawy wprowadza zmiany w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, które zmierzają do ograniczenia kompetencji starostw do kontroli działalności przedsiębiorcy prowadzącego stacje kontroli pojazdów, przez przekazanie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Należy podkreślić, że projekt ustawy nie wprowadza znaczących zmian w zakresie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. W trakcie stanu epidemii wywołanej wirusem SARS-CoV-2 Ministerstwo Infrastruktury nie zdecydowało się na wydłużenie terminów badań technicznych dla wszystkich właścicieli lub posiadaczy pojazdów, więc przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów są jedną z branż, którą została najmniej dotknięta kryzysem ekonomicznym związanym z wprowadzeniem stanu

		zasady nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Nowa koncepcja nadal planuje zmianę generalną w sprawowaniu nadzoru na stacjami kontroli pojazdów oraz dodatkowe uciążliwości i bariery wykonywania działalności gospodarczej w tym zakresie. Czas pandemii i postępującego kryzysu ekonomicznego jest dla stacji kontroli pojazdów szczególnie trudny. Należy nadmienić, że mikro i mali przedsiębiorcy prowadzący te podmioty, funkcjonują w realiach opłat za badania techniczne ustalonych ponad 16 lat temu. Podniesienie kosztów prowadzenia stacji kontroli pojazdów to ryzyko zamykania czasowego lub na stałe kolejnych stacji. Obecnie, przedsiębiorcy je prowadzący walczą o przetrwanie oraz utrzymanie miejsc pracy. Projekt proponuje ponadto nieuzasadnione duże wydatki z budżetu państwa w okresie problemów ze wysokim deficytem finansów publicznych. Strony pracowników i pracodawców pozostają gotowe do konstruktywnej dyskusji o zmianach w systemie badań technicznych oraz zamianach w nadzorze nad stacjami, jeżeli zachodzi taka potrzeba. Obecny czas jest jednak najgorszym z możliwych do prowadzenia takich zmian. Jednocześnie wskazujemy, że nadchodzące kwartały powinny być okresem zapewnienia stabilności prawnej i podatkowej działania przedsiębiorców i pracowników. W stacjach kontroli nie dzieje się nic, co wymuszałoby proponowaną pilną zmianę legislację w tym obszarze. Stwierdzone nieprawidłowości można skutecznie adresować z wykorzystaniem obecnych narzędzi prawnych. Dostrzegamy w projekcie szereg rozwiązań, których przyjęcie zapewni możliwie pełne i prawidłowe wdrożenie dyrektywy 2014/45/UE, jednak w naszej ocenie prace powinny być ograniczone wyłącznie do: • doprecyzowania zgodnie z dyrektywą definicji pojazdu zabytkowego; • wprowadzenia przepisów o uelastycznieniu terminu badania technicznego, przy wprowadzeniu 30 dniowej tolerancji terminu	epidemii. Odnosząc się do kwestii zmiany opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów informujemy, że prace legislacyjne nad aktami wykonawczymi z zakresu badań technicznych pojazdów, w tym regulującymi wysokość opłat za badania techniczne pojazdów, będą mogły zostać podjęte po prawidłowym wdrożeniu wyżej wymienionej dyrektywy. Przedstawione przez Radę Dialogu Społecznego propozycje ograniczenia zakresu projektu ustawy nie zapewnią prawidłowego wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE, do którego Rzeczpospolita Polska została zobowiązana przez Unię Europejską. W takim przypadku nie zostanie zrealizowany załącznik V do dyrektywy 2014/45, który ma wpływ na zapewnienie szczegółowego i szczerzego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych. Kwestie przedstawione przez Radę Dialogu Społecznego takie jak: 1) doprecyzowanie zgodnie z definicją pojazdu zabytkowego; 2) wprowadzenie przepisów o uelastycznieniu terminu badania technicznego, przy wprowadzeniu 30-dniowej tolerancji terminu badania na potrzeby ustalenia kolejnego terminu obowiązkowego przeglądu;

		badania na potrzeby ustalenia kolejnego terminu obowiązkowego przeglądu; • wprowadzenia dla diagnostów obowiązkowego szkolenia przypominającego w celu uaktualnienia wiedzy do bieżącego stanu prawnego i postępu technicznego; • uwzględnienia ważnych i funkcjonujących w systemie prawa dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe jakim są dyplomy mistrzowskie; • uregulowania ośrodków szkolenia diagnostów oraz zasad upoważniania ich do prowadzenia szkolenia i nadzoru; • wprowadzenia przepisów o Krajowym Punkcie Kontaktowym w sprawie badań technicznych. Mając na uwadze powyższe, wnioskujemy o wstrzymanie prac nad proponowaną ustawą w obecnym kształcie. Jednocześnie w zakresie implementacji Dyrektywy 2014/45/WE, wnioskujemy o ograniczenie zakres prac legislacyjnych wyłącznie do przyjęcia przepisów wykonujących zobowiązania Państwa członkowskiego na zasadzie EU+0 z zastrzeżeniami przedstawionymi w niniejszym stanowisku. § 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.	3) wprowadzenie dla diagnostów obowiązkowego szkolenia przypominającego w celu uaktualnienia wiedzy do bieżącego stanu prawnego i postępu technicznego; 4) uregulowanie ośrodków szkolenia diagnostów oraz zasad upoważniania ich do prowadzenia szkolenia i nadzoru; 5) wprowadzenie przepisów o Krajowym Punkcie Kontaktowym w sprawie badań technicznych, - realizuje <i>projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> (UC48) Postulat „uwzględnienia ważnych i funkcjonujących w systemie prawa dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe jakim są dyplomy mistrzowskie”, został uwzględniony w wymaganiach dotyczących wykształcenia kandydata na diagnostę. Rada Dialogu Społecznego w uchwale, wnosi o wstrzymanie prac nad proponowanym projektem ustawy w obecnym kształcie oraz o ograniczenie zakresu prac legislacyjnych wyłącznie do przyjęcia przepisów wykonujących zobowiązania Państwa Członkowskiego na zasadzie UE+0. <i>Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</i> zakłada prawidłowe wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę

			2009/40/WE. Należy zauważyć, że dyrektywa nakłada na państwo członkowskie obowiązek wdrożenia wielu przepisów zapewniających utrzymanie pojazdów poruszających się po drogach w stanie gwarantującym ich bezpieczeństwo. Przepisy w tym zakresie obejmują m.in. takie kwestie jak zasady przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wymagania dla diagnostów i stacji kontroli pojazdów, nadzór nad przeprowadzaniem badań technicznych i funkcjonowaniem stacji kontroli pojazdów, czy też ramy współpracy administracyjnej pomiędzy państwami członkowskimi. Kompleksowy charakter przepisów dyrektywy wymaga więc stworzenia odpowiedniego krajowego systemu zapewniającego poprawę bezpieczeństwa stanu technicznego pojazdów. W związku z tym, nie jest możliwe wstrzymanie prac nad projektem ustawy.
Dodatkowe przepisy	Konrad Filipiak	Termin badania technicznego szczególnych kategorii pojazdów Dyrektywa daje w pewnym zakresie dowolność w zakresie określania terminów badań technicznych. W art. 3 terminy i częstotliwość badań czytamy: 1. Pojazdy są poddawane badaniu zdatności do ruchu drogowego co najmniej w następujących odstępach czasu, bez uszczerbku dla okresu elastyczności stosowanego przez państwa członkowskie na mocy ust. 3: a) pojazdy kategorii M₁ i N₁: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata; b) pojazdy kategorii M₁ użytkowane jako taksówki lub karetki, pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄: rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok; c) pojazdy kategorii T₅ użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu.

		transportu towarów: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata. 2. Państwa członkowskie określają odpowiednią częstotliwość, z jaką pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, należy poddawać badaniu zdatności do ruchu drogowego. 3. Państwo członkowskie lub właściwe organy mogą określić rozsądny okres, w którym należy przeprowadzić badanie zdatności do ruchu drogowego, nieprzekraczający częstotliwości określonych w ust. 1. Uwagi: Wielu ekspertów bezpośrednio łączy częstotliwość (termin) badań technicznych pojazdów z faktycznym stanem technicznym pojazdów w ruchu drogowym. Rzeczywistość jednak nie potwierdza tej tezy. Stan techniczny pojazdów w większości zmienia się na niekorzyść nieproporcjonalnie do upływającego czasu, ale przede wszystkim proporcjonalnie do intensywności ich eksploatacji, obrazem czego są przede wszystkim roczne przebiegi osiągane przez pojazdy. Administracja państwowa ma instrumenty (CEPIK), aby zweryfikować rzeczywiste średnie przebiegi roczne różnych grup pojazdów. Nie posiadam dostępu do takich danych, ale szacuję, że średnie przebiegi roczne niektórych grup pojazdów, a w szczególności motocykli (ze względu na sezonowy charakter eksploatacji) są wielokrotnie niższe niż np. samochodów osobowych, nie mówiąc już o samochodach ciężarowych. W związku z tym właśnie w dyrektywie określono dowolność dla państw członkowskich w określaniu terminów dla kategorii pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e. W związku z tym proponuję zmniejszenie częstotliwości badań technicznych dla tych kategorii pojazdów do chociażby wyjściowych, określonych w dyrektywie dla tych kategorii M₁ oraz N₁ (wyłączone powyżej pod literą „a”). Działanie takie nie będzie miało negatywnego wpływu na BRD. Składa się na to wiele czynników. Oprócz wyżej	

		wspomnianych niższych średnich rocznych przebiegów motocykli i eksploatacji ograniczonej w czasie, wpływ na ich stan techniczny ma również nieporównywalnie wyższa kultura techniczna użytkowników oraz ich świadomość wpływu stanu technicznego przede wszystkim na własne bezpieczeństwo. Statystycznie również Ministerstwo ma możliwość sprawdzenia, jaki odsetek motocykli nie przechodzi pozytywnie badań technicznych, a myślę, że ilość negatywnych wyników jest nieporównywalnie niższa niż w przypadku samochodów osobowych, nawet w ujęciu proporcjonalnym do ogólnej ilości zarejestrowanych pojazdów. Jako przykład można podać np. Niemcy gdzie poruszanie się motocyklem jest bardziej popularne niż w Polsce, gdzie państwo więcej uwagi poświęca bezpieczeństwu motocyklistów, a jednak częstotliwość badań technicznych motocykli jest niższa niż w Polsce.	
Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego	W art. 2 ustawy określającym definicje postulujemy zmodyfikowanie treści ust. 10a. Szkoda istotna – szkodę w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego pojazdu mającą wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, kwalifikującą pojazd do dodatkowego badania technicznego i stwierdzoną przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny lub zakład ubezpieczeń udokumentowaną przez rzeczoznawcę samochodowego, o którym mowa w art. 79a w związku z otrzymanym zgłoszeniem szkody z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia, o którym mowa w dziale II w grupach 3 i 10 załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2020 r. poz. 895 i 1180). Opinia rzeczoznawcy samochodowego byłaby dokumentem potwierdzającym uszkodzenie elementów pojazdu, które w zasadniczy sposób wpływają na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Uważamy, że zasadne przywołanie w tym celu rzeczoznawcy	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu.

		samochodowego, którego kwalifikacje potwierdzone są certyfikatem wydanym przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji.	
Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego	W art. 81 proponujemy następujące brzmienie ust. 13: „W razie powstania trudności w ustaleniu parametrów pojazdu oraz w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1-6 badania techniczne mogą być przeprowadzone po uprzednim przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego według art. 79a.” Powyższa zmiana ma na celu wprowadzenie uregulowania, mającego poprawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym poprzez konieczność przedstawienia opinii rzeczoznawcy samochodowego, diagnoście przed badaniem technicznym w przypadku, gdy zachodzi konieczność wykonania badania technicznego pojazdu po wypadku drogowym, w którym zostały naruszone newralgiczne podzespoły pojazdu (m.in. elementy nośne, zawieszenie, poduszki powietrzne, układ hamulcowy lub kierowniczy), które mają zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo w eksploatacji – również w sytuacji, gdy dokonano w pojeździe zmian konstrukcyjnych. Diagnosta samochodowy bardzo często nie ma pełnej wiedzy ani możliwości technicznych, aby w sposób całkowity skontrolować poprawność naprawy. Diagnosta jest od sprawdzenia stanu technicznego, a nie od ustalania danych i roku produkcji. W przypadku braku jakichkolwiek danych technicznych lub roku produkcji w dokumentach rejestracyjnych przy badaniu technicznym pojazdu wykonywanym po raz pierwszy, niezgodności danych w dowodzie rejestracyjnym lub po zmianach konstrukcyjnych należałoby wprowadzić obowiązek, a nie możliwość wykonania badania technicznego dopiero po przedstawieniu opinii uprawnionego rzeczoznawcy (tak jak np. rzeczoznawcy DEKRY w Niemczech).	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu.
Dodatkowe przepisy	Polski Związek Motorowy	Jednocześnie, odwołując się do pisma z dnia 22 maja 2020 r. Polski Związek Motorowy chce odnieść się do kwestii uregulowania dopuszczenia do ruchu drogowego	Uwaga nie została uwzględniona.

		pojazdów sportowych w kontekście wdrażanych zmian w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Powołując się na art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE, wspomniane są w nim pojazdy wyczynowe, których definicja w rozumieniu PZM jest zbieżna z pojazdami sportowymi nt. których prowadzone są obecnie dyskusje i które mogą być wyłączone z zakresu stosowania ww. dyrektywy. Aby usystematyzować naszą propozycję poniżej przesyłamy proponowaną strukturę zmian w ustawach i rozporządzeniach, które uważamy za konieczne, aby rozwiązać problem zarówno pojazdów sportowych wprowadzanych do obrotu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jak i tych, które stały się pojazdami sportowymi w wyniku modyfikacji pojazdów po wprowadzeniu ich do obrotu. <i>A. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), Polski Związek Motorowy proponuje poniższe zmiany. Mają one na celu:</i> - wdrożenie definicji pojazdu sportowego; - powiązanie z pojazdami sportowymi i zawodami sportowymi, w których uczestniczą pojazdy samochodowe, podobnie jak w innych krajach europejskich, osoby prawnej upoważnionej przez Federation Internationale de l'Automobile (FIA) lub Federation Internationale de Motocyclisme (FIM) do ich reprezentowania na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Wyłącznie te dwie organizacje międzynarodowe zajmują się tworzeniem wytycznych dla profesjonalnych rajdów jak również własnych warunków technicznych dla pojazdów, które biorą w nich udział. Ich wyłącznym, upoważnionym reprezentantem na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Polski Związek Motorowy. Tylko takie podejście gwarantuje rozwiązanie problemu właściwej oceny pojazdów sportowych jak i wdrożenie jednolitych standardów zabezpieczenia zawodów sportowych, w których udział biorą pojazdy samochodowe;	Uwaga wykracza poza zakres projektu ustawy. Odnosząc się do powołania na art. 2 dyrektywy 2014/45 należy wskazać, że artykuł pozostawia państwom członkowskim możliwość wyłączenia pojazdów, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych. Należy zwrócić uwagę na art. 65 <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i> zgodnie z którym zawody sportowe, rajdy, wyścigi, przewóz osób kolejką turystyczną i inne imprezy, które powodują utrudnienia w ruchu lub wymagają korzystania z drogi w sposób szczególny, mogą się odbywać pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa porządku podczas trwania imprezy oraz uzyskania zezwolenia na jej przeprowadzenie.

		- analogicznie do pojazdów zabytkowych, zwolnienie pojazdów sportowych z niektórych wymagań jak również zezwolenie na m.in. nadawanie nr VIN takim pojazdom w które nie zawsze wyposaża je ich producent; - określenie sposobu dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu sportowego powstałego w wyniku modyfikacji pojazdu wprowadzonego do obrotu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej poprzez analogiczne do pojazdu zabytkowego badanie co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów sportowych (jeżeli ta propozycja zostanie zaakceptowana, PZM może przedstawić projekt rozporządzenia odnośnie takiego badania); alternatywnie kwestia pojazdów sportowych powstałych w wyniku modyfikacji pojazdów wprowadzonych już do obrotu może zostać rozwiązana poprzez specjalną formę odstępstwa od warunków technicznych; - określenie sposobu dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu sportowego niewprowadzonego do obrotu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej poprzez dopuszczenie jednostkowe (same zapisy odnośnie wdrożenia dopuszczenia jednostkowego dla pojazdu sportowego są przedmiotem prac w ramach dostosowania prawodawstwa krajowego do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r.); - określenie sposobu rejestracji pojazdów sportowych oraz ich oznakowania; - określenie stacji kontroli pojazdów na których pojazdy sportowe będą przechodzić co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów sportowych oraz badania okresowe. Takie podejście umożliwi nieingerowanie w istniejący system stacji kontroli pojazdów a po stronie Polskiego Związku Motorowego będzie przeszkolenie i w rezultacie wskazanie stacji kontroli pojazdów, które będą specjalizować się w pojazdach sportowych. 1) w art. 2 dodaje się pkt 39a w brzmieniu:	

		39a) pojazd sportowy – pojazd, który spełnia łącznie następujące warunki: a) jest przeznaczony do rywalizacji w zawodach sportowych, których rodzaj wymusza konieczność przemieszczania się takim pojazdem w ruchu drogowym. Te zawody sportowe są organizowane przez upoważnioną Federation Internationale de l'Automobile (FIA) lub Federation Internationale de Motocyclisme (FIM) osobę prawną, którą na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Polski Związek Motorowy. b) jest wpisany, na podstawie odrębnych przepisów, do rejestru upoważnionej przez FIA lub FIM osoby prawnej, którą na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Polski Związek Motorowy, 2) w art. 65a w ust. 2 dodaje się po pkt 11 pkt 12 w brzmieniu: 12) w przypadku rajdów, wyścigów i innych zawodów sportowych oraz imprez w których rywalizacja przeprowadzana jest przy wykorzystaniu pojazdów sportowych, zgodę upoważnionej przez FIA lub FIM osoby prawnej, którą na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Polski Związek Motorowy. 3) w art. 66: a) w ust. 1b w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu: 6) sportowego. b) po ust. 4a dodaje się w ust. 4b w brzmieniu: 4b. Przepis ust. 4 nie dotyczy pojazdu sportowego – w zakresie pkt 1 i 2. 4) w art. 66a w ust. 2 dodaje się po pkt 7 pkt 8 w brzmieniu: 8) sportowego, w którym cecha identyfikacyjna nie została umieszczona. 5) w art. 70zz dodaje się po pkt 1 pkt 1a w brzmieniu: 1a) pojazdów sportowych, które powstały w wyniku modyfikacji pojazdów wprowadzonych do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. 6) w art. 72 po ust. 2b dodaje się ust. 2c w brzmieniu:	

		3b) dodatkowo wymaga się dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań, o których mowa w art. 2 pkt 39a – w stosunku do pojazdów sportowych. Dokument potwierdzający spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 pkt 39a zostanie wystawiony przez upoważnioną przez FIA lub FIM osobę prawną, którą na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Polski Związek Motorowy. 7) w art. 75 zmienia się treść pkt 3 na brzmienie: 3. Zabrania się rejestracji pojazdu złożonego poza wytwórnia, z wyjątkiem pojazdu marki „SAM”, pojazdu zabytkowego oraz pojazdu sportowego. 8) w art. 79 w ust. 4 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu: 6) sportowego. 9) w art. 81: a) po ust. 11a dodaje się ust. 11b w brzmieniu: 11b. Badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi podlega pojazd sportowy, o którym mowa w art. 70zz pkt 1a, przed pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej polskiej. b) po ust. 16 dodaje się ust. 16a w brzmieniu : 16a. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów sportowych oraz zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu, określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzania badań zdatności tych pojazdów z warunkami technicznymi, wzory dokumentów związanych z tymi badaniami. 10) w art. 83 po pkt 2 dodaje się pkt 3 w brzmieniu: 3) stacjach kontroli pojazdów wymienionych w pkt 1 i 2, które zostały wskazane przez upoważnioną przez FIA lub FIM osobę prawną, którą na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Polski Związek Motorowy – w zakresie: a) okresowego badania technicznego pojazdów sportowych,	

		b) badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów sportowych. B. W załączniku do obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2019 r. (poz. 1968) tj. rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach. Polski Związek Motorowy proponuje poniższe zmiany. Mają one na celu: - ograniczyć ruch pojazdów sportowych wyłącznie do koniecznego zakresu. 1) w § 1 zmienia się jego treść na brzmienie: § 1. Rozporządzenie określa okresowe ograniczenia oraz zakaz ruchu: 1) pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, z wyłączeniem autobusów; 2) pojazdów sportowych. 2) w § 2 zmienia się jego treść na brzmienie: § 2.1. Wprowadza się okresowe ograniczenia ruchu pojazdów, o których mowa w § 1 pkt 1, poprzez zakaz ich ruchu na drogach na obszarze całego kraju, w następujących terminach: 1) od godziny 8⁰⁰ do 22⁰⁰ w dni ustawowo wolne od pracy: a) 1 stycznia – Nowy Rok, b) pierwszy dzień Wielkiej Nocy, c) drugi dzień Wielkiej Nocy. d) 1 maja – Święto Państwowe, e) 3 maja – Święto Narodowe Trzeciego Maja, f) pierwszy dzień zielonych Świątek, g) dzień Bożego Ciała, h) 15 sierpnia – Wniebowzięcie Najświętszej Maryi Panny, i) 1 listopada – Wszystkich Świętych, j) 11 listopada – Narodowe Święto Niepodległości, k) 25 grudnia – pierwszy dzień Bożego Narodzenia,	

		l) 26 grudnia – drugi dzień Bożego Narodzenia; 2) od godziny 18⁰⁰ do godziny 22⁰⁰ w dzień poprzedzający dzień określony w pkt 1 lit. b-j; 3)³⁾ w okresie od najbliższego piątku po zakończeniu zajęć dydaktyczno-wychowawczych albo w piątek, w który kończą się zajęcia dydaktyczno-wychowawczych albo w piątek, w który kończą się zajęcia dydaktyczno-wychowawcze w szkołach do ostatniej niedzieli przed rozpoczęciem zajęć dydaktyczno-wychowawczych w szkołach, z zastrzeżeniem pkt 1 lit. h: a) od godziny 18⁰⁰ do godziny 22⁰⁰ w piątek, b) od godziny 8⁰⁰ do godziny 14⁰⁰ w sobotę, c) od godziny 8⁰⁰ do godziny 22⁰⁰ w niedzielę, 2. Wprowadza się ograniczenia ruchu pojazdów sportowych, o którym mowa w § 1 pkt 2, poprzez zakaz ich ruchu na drogach na obszarze całego kraju z wyjątkiem: 1) rywalizacji zwodach sportowych, których rodzaj wymusza konieczność przemieszczania się takim pojazdem w ruchu drogowym w trakcie ich trwania. Te zawody sportowe są organizowane przez upoważnioną przez Federation Internationale de l'Automobile (FIA) lub Federation Internationale de Motocyclisme (FIM) osobę prawną, którą na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Polski Związek Motorowy; 2) dojazdu na ww. zawody sportowe maksymalnie 7 dni przed ich rozpoczęciem oraz powrotu z nich dzień po zakończeniu; 3) uczestnictwa w testach pojazdów sportowych zorganizowanych na zamkniętych w tym celu odcinkach dróg, których przebieg wymusza konieczność przemieszczania się takim pojazdem w ruchu drogowym w trakcie ich trwania; 4) dojazdu na okresowe badanie techniczne; 5) wykonywania jazd testowych pod warunkiem, że wykonuje je przedsiębiorca prowadzący działalność w zakresie badań, produkcji, serwisowania pojazdów sportowych w promieniu 50 km od swojej siedziby.	

		C. W załączniku do obwieszczenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 27 października 2016 r. (poz. 2022) tj. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, Polski Związek Motorowy proponuje poniższe zmiany. Mają one na celu: -wyłączenie pojazdów sportowych, analogicznie do pojazdów zabytkowych, spod obowiązywania ww. rozporządzenia z uwagi na specyficzne warunki techniczne Federation Internationale de l'Automobile (FIA) lub Federation Internationale de Motocyclisme (FIM) lub Polskiego Związku Motorowego (PZM), którym muszą one odpowiadać. 1) w dziale I w § w ust. 1 w pkt 4 kropkę zamienia się na średnik i dodaje się pkt 5 w brzmieniu: 5) pojazdu sportowego. D. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych, Polski Związek Motorowy proponuje wprowadzić poniższe zmiany. Mają one na celu: - określenie sposobu rejestracji pojazdu sportowego; - wdrożenie odmiennych tablic rejestracyjnych dla pojazdów sportowych (fakultatywnie), aby ułatwić ich identyfikację i egzekwować ograniczenia w ich poruszaniu się po drogach; - zniesienie wymogu posiadania w pojazdach sportowych pełnowymiarowej tablicy rejestracyjnej z przodu pojazdu i zastąpienie jej wzorem innych krajów europejskich, zmniejszoną nalepką w układzie tablicy rejestracyjnej. Jest to konieczne rozwiązanie, ponieważ w pojazdach sportowych, szczególnie kategorii M₁, wloty do zderzaków są powiększone w celu lepszego chłodzenia silnika i przez to tablica rejestracyjna o	

		standardowych wymiarach jest niemożliwa do zamontowania. 1) w rozdziale 2 w § 2 dodaje się po ust. 7 ust. 7a w brzmieniu: 7a. W przypadku zgłoszenia do pierwszej rejestracji pojazdu sportowego, do wniosku o rejestrację właściciel pojazdu dołącza: 1) dokument potwierdzający wpisanie Polskiego Związku Motorowego wydany przez Polski Związek Motorowy; 2) jeden z dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy lub zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu sportowego oraz protokół oceny stanu technicznego pojazdu sportowego, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 16a ustawy. 2) w rozdziale 6: a. w § 26 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu: 7) sportowe – do oznaczania pojazdów sportowych. b. w § 28 po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu: 6a. Na tablicy rejestracyjnej sportowej jest wytłoczony numer rejestracyjny barwy czarnej na żółtym tle, składający się z wyróżnika województwa, wyróżnika powiatu i wyróżnika pojazdu, oraz symbol flagi w biało-czarno szachownicę. c. w § 31 w ust. 2 dodaje się po pkt 5 pkt 5a w brzmieniu: 5a) na tablicach rejestracyjnych sportowych – pierwsza litera stanowi wyróżnik powiatu, następne cyfry lub cyfry i litera stanowią wyróżnik pojazdu tworzony kolejno w układzie: a) dla powiatów z wyróżnikiem jednoliterowym: - dwie cyfry w przedziale od 01 do 99 i litera, - trzy cyfry w przedziale od 001 do 999, b) dla powiatów z wyróżnikiem dwuliterowym: - cyfra w przedziale od 1 do 9 i litera, - dwie cyfry w przedziale od 01 do 99, -litera i cyfra w przedziale od 1 do 9;	

		d. w § 35 zmienia się treść ust. 1 na brzmienie: 1. Właściciel pojazdu umieszcza na pojeździe tablice rejestracyjne z przodu i z tyłu w miejscach konstrukcyjnie do tego przeznaczonych, z wyjątkiem przyczep, ciągników rolniczych, motocykli, motorowerów i pojazdów sportowych, na których tablicę umieszcza się tylko z tyłu. 3) w rozdziale 7: a. w § 49 zmienia się jego numerację na § 50 oraz jego brzmienie: na: § 50. Wzory oznaczeń pojazdów, o których mowa w § 42-49, oraz ich opis są określone w załączniku nr 15 do rozporządzenia. b. po § 48 dodaje się § 49 w brzmieniu: § 49. Na pojeździe sportowym (z wyjątkiem motocykli) umieszcza się z przodu pojazdu nalepkę odpowiadającą numerom rejestracyjnym na tablicy rejestracyjnej. 4) w załączniku nr 13 proponuje się poglądowo następujący wzór nalepki wymienionej w propozycji z pkt 3: Analogiczna do propozycji z pkt 4, ale o zmniejszonych wymiarach 330x85 mm. E. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (poz. 966), Polski Związek Motorowy proponuje wprowadzić poniższe zmiany. Mają one na celu: - określenie sposobu przeprowadzania badania okresowego pojazdów sportowych z powiązaniu z Polskim Związkiem Motorowym. Takie rozwiązanie umożliwi sprawdzenie przez diagnostę wyłącznie koniecznych elementów pojazdu sportowego dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Natomiast Polski Związek Motorowy będzie kontrolować a następnie potwierdzać wpis danego auta do swojego rejestru	

		pojazdów sportowych po przeprowadzeniu kontroli wszystkich specjalistycznych elementów określonych przez przepisy Federation Internationale de l'Automobile (FIA) lub Federation Internationale de Motocyclisme (FIM) lub Polskiego Związku Motorowego (PZM). 1) w § 2 po ust. 2. dodaje się ust. 2a w brzmieniu: 2a. W przypadku pojazdu sportowego wykonuje się zakres badania technicznego pojazdu określony w pkt 0-10.61 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia, stosując warunki techniczne, na podstawie których pojazd został uznany za sportowy. Podstawą do przeprowadzania badania okresowego pojazdu sportowego jest dokument potwierdzający ważność wpisu do rejestru Polskiego Związku Motorowego wydany przez Polski Związek Motorowy. F. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. - o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Polski Związek Motorowy proponuje się poniższe zmiany. Mają one na celu: - wdrożenia traktowania pojazdów sportowych analogicznie do pojazdów zabytkowych z uwagi, że poruszają się one okazjonalnie w ruchu drogowym. Ta zmiana będzie znikomym obciążeniem dla systemu ubezpieczeń OC pojazdów ze względu na ich małą ilość. Jest to propozycja fakultatywna. 1) w rozdziale 1 w art. 1 po pkt 11a dodaje się pkt 11b w brzmieniu: 11b) pojazd sportowy - pojazd mechaniczny, o którym mowa w pkt. 10, będący pojazdem sportowym w rozumieniu przepisów ustawy- Prawo o ruchu drogowym. 2) w rozdziale 2 w art. 23: a. modyfikuje się treść ust. 1a na brzmienie: 1a. Posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 10 lit. a i pkt 10a, zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem pojazdu, w	

		odniesieniu do którego państwem członkowskim Unii Europejskiej umiejscowienia ryzyka jest państwo Unii Europejskiej, w którym pojazd ma być zarejestrowany, obowiązany jest posiadać ochronę ubezpieczeniową przez cały okres, w którym pojazd jest zarejestrowany, z wyjątkiem zarejestrowanych pojazdów historycznych oraz sportowych. W odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych za granicą obowiązek ten trwa przez cały okres pozostawiania tych pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. b. modyfikuje się treść ust. 2 na brzmienie: 2. Przepisy dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych stosuje się także do posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, przed jego rejestracją oraz do posiadacza lub kierującego pojazdem historycznym albo pojazdem wolnobieżnym albo pojazdem sportowym, od chwili wprowadzenia tych pojazdów do ruchu. 3) w rozdziale 2 w art. 27: a. w ust. 1 w pkt 6 kropkę zamienia się na średnik i dodaje się pkt 7 w brzmieniu: 7) pojazdem sportowym. b. po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu: 5a. Umowę ubezpieczenia krótkoterminowego, w odniesieniu do pojazdów sportowych, można zawrzeć na czas nie krótszy niż 30 dni. 4) w rozdziale 2 w art. 29 w ust. 1: a) zmienia się treść pkt 1 na brzmienie: 1) najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego, z wyjątkiem pojazdów historycznych, pojazdów do jazd testowych i pojazdów sportowych, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu do ruchu; b. zmienia się treść pkt 2 na brzmienie: 2) przed wprowadzeniem do ruchu pojazdów, o których mowa w art. 2 pkt 10 lit. b, oraz pojazdów historycznych i pojazdów sportowych;	

		5) w rozdziale 2 w art. 39 w ust. 3 zmienia się treść pkt 2 na brzmienie: 2) przed zarejestrowaniem pojazdu mechanicznego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 10 lit. a, oraz pojazdu historycznego i pojazdu sportowego, przy czym rozpoczęcie okresu odpowiedzialności nie może nastąpić później niż z chwilą rejestracji pojazdu lub przed wprowadzeniem pojazdu do ruchu;	
Dodatkowe przepisy	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	W tym miejscu zwracamy uwagę na bezwzględną konieczność podjęcia zmian art. 140mb w trybie pilnym.	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.
Dodatkowe przepisy	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W katalogu badań dodatkowych określonych w art. 81 ust. 11 ustawy, PISKP proponuje wpisanie nowego rodzaju badania dodatkowego: „sprawdzenie stanu technicznego pojazdu zarejestrowanego za granicą”. Badanie takie nie byłoby przesyłane do CEP. Wykonywane byłoby celem potwierdzenia stanu technicznego pojazdu dla pojazdów zarejestrowanych za granicą, których posiadacze nie są w stanie lub nie mogą wykonać okresowego badania technicznego w kraju rejestracji pojazdu. Epidemia koronawirusa ujawniła problem z badaniami technicznymi pojazdów zarejestrowanych za granicą, którym skończyła się ważność okresowego badania technicznego w kraju ich rejestracji. Posiadacze takich pojazdów często nie mogą wrócić do swojego kraju, żeby takie badanie wykonać, a w Polsce brak jest prawnej możliwości przedłużenia terminu ważności badania pojazdom zarejestrowanym poza terytorium RP. PISKP nadmienia, że w niektórych krajach członkowskich istnieje możliwość przeprowadzenia takich badań. Także względy bezpieczeństwa w ruchu drogowym przemawiają za tym, aby pojazdy faktycznie poruszające się na terenie Polski były kontrolowane. Nowy rodzaj badania nie zwalniałby posiadacza pojazdu z obowiązku wykonania okresowego badania technicznego w kraju rejestracji, a jedynie potwierdzał sprawność techniczną pojazdu w sytuacji gdy wykonanie badania okresowego jest	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy. Należy wyjaśnić, że możliwość wprowadzenia dopuszczalności wykonania okresowego badania technicznego pojazdu zarejestrowanego w jednym z państw UE, w innym państwie członkowskim najpierw powinna zostać uregulowana odpowiednio (szczegółowo) na poziomie UE.

		niemożliwe. Kwestia ta w ocenie PISKP wymaga jeszcze dodatkowych uzgodnień, a tą uwagą PISKP chce jedynie zasygnalizować istniejący obecnie problem.	
Dodatkowe przepisy	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 81 ust. 6, PISKP proponuje doprecyzować zasady wyznaczania badań technicznych: „6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, <u>następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania</u>, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie od 5 do 9 wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, <u>pojazdu przedstawionego do badania po upływie wyznaczonego terminu</u>, które podlegają corocznym badaniom technicznym.”. Dotychczasowa norma od czasu jej wprowadzenia w obecnym brzmieniu przedstawionym w 2009 r, do dnia dzisiejszego rodzi problemy interpretacyjne. Diagnosty w sposób powszechny popełniają błędy w jej stosowaniu, albowiem nie jest ona dla nich jednoznaczna i podlega różnym interpretacjom w zakresie określania terminu następnego badania technicznego, gdy pojazd zostanie przedstawiony już po upływie 3 lat od dnia pierwszej rejestracji. Propozycja PISKP określa także, że w przypadku gdy posiadacz pojazdu spóźni się z wykonaniem badania w terminie, to diagnosta wyznaczy dla jego pojazdu zawsze roczny termin badania. Proponowana zmiana przepisów jest bardziej klarowna i nie powinna rodzić problemów interpretacyjnych.	Uwaga nie została uwzględniona. Zasady wyznaczania terminów przeprowadzania badań technicznych dla określonych pojazdów nie są przedmiotem projektu ustawy przekazanego do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych. Zaproponowana zmiana przepisów w sposób znaczący zmienia dotychczasowe praktyki wyznaczania terminu następnego okresowego badania technicznego. Nie jest to intencją projektodawcy dlatego propozycja wykracza poza zakres projektu ustawy. Częstotliwość przeprowadzania okresowego badania technicznego została określona w <i>ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i> w systemie 3-2-1 dla pojazdów kat M₁ i N₁, co oznacza, że Rzeczpospolita Polska ma określone inne częstotliwości niż w dyrektywie 2014/45, ale mieszczą się one w zakresie przewidzianym przez dyrektywę. Odnosząc się do kwestii dopisania do art. 81 ust. 6 ww. ustawy „pojazdu przedstawionego do badania po upływie wyznaczonego terminu”, należy zauważyć, że corocznemu badaniu technicznemu będzie wówczas podlegał zarówno pojazd przedstawiony tylko jeden dzień po wyznaczonym terminie jak również pojazd przedstawiony pół roku po wyznaczonym terminie. Taka propozycja nie może zostać uwzględniona.

		Dodatkowo PISKP postuluje o usunięcie przecinka w zadaniu: „przewozu osób w licznie od 5 do 9, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób”, ponieważ zasadniczo wpływa na treść i powoduje różne interpretacje tego zapisu.	
Dodatkowe przepisy	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	PISKP proponuje dodanie art. 83ag w brzmieniu: „Art. 83ag. Podmiotowi prowadzącemu stację kontroli pojazdów, zabrania się: 1) reklamowania stacji kontroli pojazdów oraz ich działalności z wyłączeniem informowania o oznaczeniu firmy przedsiębiorcy lub nazwy podmiotu i adresie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie stacji kontroli pojazdów, godzinach pracy stacji kontroli pojazdów i zakresie wykonywanych badań technicznych, a także oznaczenia dojazdu do stacji kontroli pojazdów; 2) pobierania opłat za wykonanie badania technicznego pojazdów w wysokości innej niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 3; 3) oferowania korzyści materialnych lub nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego pojazdu lub w powiązaniu z tym badaniem.” W konsekwencji wprowadzenia tego zapisu, należy w art. 83b ust. 2 pkt 3 dodać lit. d w brzmieniu: „d) naruszył zakazy, o których mowa w art. 83ag.” PISKP postuluje wprowadzenie zapisów, które ograniczą nieuczciwą konkurencję na rynku SKP, które były postulowane przez naszą organizację już wielokrotnie. Uważamy, że SKP powinny skupić się na jakości przeprowadzanych badań a użytkownik pojazdu nie powinien wybierać stacji kontroli pojazdów ze względu na oferowanie dodatkowych korzyści w powiązaniu z badaniem. Naruszenie zakazu będzie powodować w każdym przypadku wydanie przez starostę decyzji o zakazie wykonywania działalności gospodarczej. Również ustawodawca wielokrotnie wskazywał na potrzebę zlikwidowania wręczania tzw. gadżetów. Proponowane wyżej zapisy wychodzą naprzeciw intencji ustawodawcy.	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy. Ponadto nie można zgodzić się z argumentacją, że wprowadzenie proponowanych przepisów zakazujących reklamowania się stacji kontroli pojazdów „będzie powodować w każdym przypadku wydanie przez starostę decyzji o zakazie wykonywania działalności gospodarczej.”.

Dodatkowe przepisy	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Pomimo, że nie jest to przedmiotem tej nowelizacji, PISKP proponuje modyfikację zapisu art. 80bc ustawy: „80bc. W przypadku braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, spowodowanego przyczynami niezależnie od podmiotu, wprowadzenia danych dokonuje się niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia, w którym powstał obowiązek ich wprowadzenia albo po ustaniu przyczyny, która uniemożliwiała wprowadzenie danych.” Obecne uregulowanie pozwalające na działanie w trybie awaryjnym tylko przez 3 dni niezależnie od przyczyny braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, ze względu na znaczące opóźnienia w przyznawaniu certyfikatów podmiotom prowadzącym stacje kontroli pojazdów przez Centralny Ośrodek Informatyki powoduje, że przedsiębiorcy muszą zaprzestać wykonywania badań nawet na kilkadziesiąt dni. Możliwość pracy stacji kontroli pojazdów nie dłużej niż 3 dni w trybie awaryjnym okazała się niewystarczająca. Ustawodawca nie przewidział, że niedostępność SKP w systemie może trwać znacznie dłużej, często również z przyczyn niezależnych od samej stacji. W konsekwencji podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów ponoszą wymierne negatywne skutki finansowe obecnej organizacji systemu wydawania certyfikatów.	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy. Artykuł 80bc ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym należy do właściwości Ministra Cyfryzacji. Przepis ten dotyczy nieprzewidzianych sytuacji awaryjnych, które uniemożliwiają przekazanie danych przez podmiot obowiązany. Termin 3 dni jest absolutnym minimum, który ustawodawca określił dla usunięcia awarii i przekazania danych. Dane po badaniu technicznym są kluczowe dla dopuszczenia pojazdu do ruchu w przypadku kontroli drogowej, w szczególności w kontekście możliwości poruszania się po drogach bez konieczności posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego. Tzw. tryb awaryjny powinien więc być sytuacją wyjątkową, a nie standardowym trybem postępowania stacji kontroli pojazdów.
Dodatkowe przepisy	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 83 ust. 1 pkt 1 PISKP proponuje zmianę brzmienia lit. a oraz dodanie lit. d w brzmieniu: „a) okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem lit. c i d,” „d) badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych bez względu na dopuszczalną masę całkowitą poza stacją kontroli pojazdów, jeżeli podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1 w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzania takich badań.” Alternatywnie:	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.

		„a) okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem lit. c i d,” „d) badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych bez względu na dopuszczalną masę całkowitą, jeżeli podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1 w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzenia takich badań.” W art. 83 ust. 1 pkt 2 dodaje się lit. d w brzmieniu: „d) badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów, jeżeli podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1 w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzania takich badań.” Zgodnie z art. 2 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE Państwa Członkowskie mogą wyłączyć z zakresu jej stosowania pewne grupy pojazdów w tym te użytkowane do celów rolniczych, ogrodniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa jedynie na terytorium danego Państwa Członkowskiego i głównie na obszarze prowadzenia takiej działalności, w tym na drogach polnych, leśnych lub na polach rolniczych. Mając powyższe na uwadze należy zauważyć, że zapis ten daje podstawą prawną, ale i jednocześnie jedynie możliwość, wykonania badania technicznego przedmiotowych grup pojazdów poza stacjami kontroli pojazdów. Warto zatem rozważyć umożliwienie podstawowym stacjom kontroli pojazdów badania ciągników i przyczep rolniczych powyżej 3,5 t dmc, ale rzeczywiście wykorzystywanych dla celów rolniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa.	

		Wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów, które wykonywałyby badania ciągników rolniczych poza stacją kontroli pojazdów, musiałyby być określone odrębnie w rozporządzeniu wykonawczym.	
Dodatkowe przepisy	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W związku z informacjami od osób zajmujących się motosportem, PISKP pragnie zwrócić uwagę, że obecne przepisy prawa jak również obecnie projektowane normy nie uwzględniają warunków technicznych takich pojazdów. Powszechnie w rajdach samochodowych pojazdy takie poruszają się także po drogach publicznych. W ocenie PISKP zachodzi konieczność jasnego uregulowania warunków technicznych (ewentualnego ich wyłączenia) dla takich pojazdów oraz kryteriów oceny ich bezpieczeństwa w związku z tym, że są one badane na SKP. Obecnie w tym zakresie występuje zasadnicza luka prawna.	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.
Dodatkowe przepisy	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W związku z rozbieżnościami dotyczącymi wymagań technicznych dla czterokołowców i ciągników rolniczych, PISKP pragnie zwrócić uwagę na konieczność dostosowania art. 2 pkt 42b, 42c i pkt 44 oraz załącznika nr 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wymaganie to wynika z konieczności implementacji niektórych zapisów (wyznaczenie organów, organizacja nadzoru rynku itp.) rozporządzeń (UE) nr 167/2013, 168/2013 i 2018/858 do polskiego systemu prawnego. Brak spójności przepisów w tym zakresie, sprawia wiele kłopotów przy dopuszczaniu do ruchu przez SKP pojazdów tego typu. PISKP pragnie zwrócić uwagę, że Ministerstwo samo zasygnalizowało istnienie problemu i konieczność wprowadzenia zmian w piśmie z dnia 10 lipca 2020 r. (znak sprawy: DTD-4.4400.159.2020.MK.1)	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.
Dodatkowe przepisy	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Dodaje się art. 86c w brzmieniu: „Art. 86c. W celu realizacji zadań określonych w ustawie dotyczących stacji kontroli pojazdów i badań technicznych pojazdów, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego współdziała z organami samorządu terytorialnego jak również z organizacjami zrzeszającymi podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów.”	Uwaga nie została uwzględniona. Projektowany art. 83m zakłada, że organy nadzoru współpracują ze sobą w zakresie niezbędnym do prawidłowej realizacji powierzonych im zadań, czyli w tym przepisie jest już zawarta współpraca Dyrektora Transportowego Dozoru

		Proponowane rozwiązanie jest analogiczne do tego, które funkcjonuje obecnie na podstawie art. 67 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Bazując na tych przepisach Główny Inspektor Transportu Drogowego już w 2009 r. powołał Społeczną Radę Konsultacyjną w skład której wchodzi przede wszystkim organizacje zrzeszające przewoźników drogowych. Do zadań rady należy m.in. opiniowanie aktów prawnych dotyczących warunków wykonywania przewozu drogowego, przygotowywanie opinii i sugestii na rzecz zmian obowiązujących przepisów, zgłaszanie postulatów zmierzających do usprawnienia przewozu drogowego, wymiana informacji w sprawach istotnych dotyczących problematyki przewozu drogowego, a także bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Przyjęta tak formuła sprawdziła się i przyczyniła się do poprawy jakości wykonywania przewozów drogowych. W ocenie PISKP podobne rozwiązania powinny funkcjonować w obszarze badań technicznych pojazdów. Mogłaby być powołana społeczna rada konsultacyjna działająca przy Dyrektora TDT, która pełniłaby podobne funkcje jak ta działająca przy GITD. Przyczyniłoby się to do poprawy jakości badań technicznych, ujednolicenia stosowania przepisów prawa, partnerskiej współpracy pomiędzy stroną społeczną a organami administracji publicznej, co w konsekwencji wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Technicznego z organem samorządu terytorialnego jakim jest Starosta. Należy zwrócić uwagę, że organizacje zrzeszające przewoźników drogowych zostały umocowane w <i>ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym</i> do konkretnych zadań, np. wydawania opinii, dlatego zostały wymienione w art. 67 ust. 2 do współdziałania z Inspekcją. Natomiast, aby organizacje zrzeszające podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów mogły zostać umocowane w ustawie do współdziałania z innymi podmiotami powinny również pełnić określone funkcje m. in. w <i>ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i>.
Dodatkowe przepisy	Grzegorz Krzemieniecki	W dyrektywie wskazuje się na ustanowienie niezależności ekonomicznej i personalnej diagnosty, niestety stwierdzić należy, że projekt ich praktycznie nie zawiera.	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy wprowadza rozwiązania, które przyczyniają się do zagwarantowania niezależności diagnosty.
Dodatkowe przepisy	Grzegorz Krzemieniecki	Departament Prawny Ministra ds. transportu w swoim stanowisku wskazał, że należy wyznaczać termin na kolejny dzień roboczy, gdy wyznaczony termin przypada na dzień wolny od pracy, niedzielę lub świąteczny. Od wielu lat w ustawie - Prawo o ruchu drogowym podane	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.

		jest wyznaczanie terminów niezgodnie z dyrektywą. Wyroki sądowe potwierdzają, że w sprawach nieuregulowanych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym należy stosować przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. Wystarczy jednym artykułem rozwiązać problem wyznaczania terminów nie tylko w rozdziale 3, ale w całej ustawie, tak jak to zostało określone w oddziale 5 w art. 65i. Wprowadzenie odesłania w ustawie – Prawo o ruchu drogowym do Kodeksu postępowania administracyjnego determinowałoby wszystkich do jednakowego wyznaczania np. terminów badań technicznych w urzędach i stacjach kontroli pojazdów.	
Dodatkowe przepisy	Grzegorz Krzemieniecki	Są jeszcze inne kwestie zgłaszane przez różne podmioty wymagające nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, niestety pominięte w projekcie ustawy.	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy ogranicza się do wdrożenia przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.
Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie	Są jeszcze inne kwestie zgłaszane przez różne podmioty wymagające nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, niestety pominięte w projekcie ustawy.	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy ogranicza się do wdrożenia przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.
Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	Są jeszcze inne kwestie zgłaszane przez różne podmioty wymagające nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, niestety pominięte w projekcie ustawy.	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy ogranicza się do wdrożenia przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich

			<i>przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.</i>
Dodatkowe przepisy	Grzegorz Krzemieniecki	Zamiast rozbudowywania struktur organizacyjnych TDT w Warszawie warto się zastanowić nad połączeniem ITD., UDT i TDT w jeden urząd z oddziałami w każdym województwie – szczegóły w załączniku. Według mojej oceny są warunki, aby obecnie taką reorganizację przeprowadzić, aby znacznie nie uszczuplać środków publicznych teraz i w przyszłości. Załącznik: Struktura organizacyjna utworzenia nowego urzędu podległego Ministrowi ds. Transportu w wyniku połączenia ITD., UDT i TDT 1. Ministerstwo Infrastruktury – Krajowa Administracja Dozoru, Komunikacji i Transportu (KADKiT) Jednostki Krajowej Administracji Dozoru, Komunikacji i Transportu: 1) Dolnośląski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 2) Kujawsko-pomorski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 3) Łódzki Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 4) Lubelski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 5) Lubuski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 6) Małopolski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 7) Mazowiecki Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 8) Opolski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 9) Podlaski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 10) Pomorski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu;	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.

		11) Podkarpacki Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 12) Śląski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 13) Świętokrzyski Urząd Komunikacji i Transportu; 14) Warmińsko-Mazurski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 15) Wielkopolski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 16) Zachodniopomorski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu. 2. Krajowa Informacja Dozoru, Komunikacji i Transportu (KIDKiT) jest jednostką Krajowej Administracji Dozoru, Komunikacji i Transportu, powołuje się w celu: 1) zapewniania jednolitej i powszechnie dostępnej informacji prawa dozoru, komunikacji i transportu, w tym jej przetwarzanie i udostępnianie; 2) prowadzenie spraw dotyczących interpretacji indywidualnych przepisów prawa dozoru, komunikacji i transportu; 3) prowadzenie działalności informacyjnej i edukacyjnej w zakresie przepisów prawa, dozoru, komunikacji i transportu; 4) realizacji polityki kadrowej i szkoleniowej w Krajowej Informacji Dozoru, Komunikacji i Transportu; 5) identyfikowanie obszarów zagrożeń mogących mieć wpływ na prawidłowość wykonywania obowiązków prawa dozoru, komunikacji i transportu; 6) wykonywanie innych zadań określonych w odrębnych przepisach. Zadania są wykonywane przez Dyrektora Krajowej Informacji Dozoru, Komunikacji i Transportu. 3. Służba Dozoru, Komunikacji i Transportu – organ prawa dozoru, komunikacji i transportu wchodzący w skład struktury Krajowej Administracji Dozoru,	

		Komunikacji i Transportu; jest organem ścigania, a funkcjonariusze dysponują bronią palną. Uzasadnienie Utworzenie struktur wg podanego schematu i rozwinięcie z podziałem na odpowiednie jednostki kompetencyjne, przyczyni się do skuteczniejszego nadzoru, kontroli i egzekwowania stanowionego prawa, pewności prawa na wielu poziomach w zakresie stosowania przymiotów sprawnego państwa, a więc funkcjonalności i pomocniczości, skuteczności, spójności i przejrzystości, efektywności i dostępności, sprawiedliwości i praworządności, bezpieczeństwa. Dotyczyć będzie organów administracji rządowej i samorządowej, obywateli i przedsiębiorców. Spowoduje znaczne odciążenie Policji w zakresie wykrywania wykroczeń oraz ścigania ich sprawców. W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych usprawni podejmowanie wiążących decyzji ze strony Ministra ds. Transportu w sferze dozoru, komunikacji i transportu – dotyczy wielu podległych i nadzorowanych instytucji. Reformowanie państwa, a nie totalna obstrukcja pogarszająca efektywność rządzenia powinna być ideą „dobrej zmiany”. Jest taki dokument „Sprawne Państwo 2020”, z opisów w nim zawartych i przedstawionej analizy wynika w jakim kierunku należy iść, aby stworzyć sprawne państwo. Prawodawca sam musi rozstrzygnąć, czy zmienić kierunek tworzenia odpowiednich struktury oraz dokonać zmian przepisów w ustawie – Prawo o ruchu drogowym.	
Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych	Podniesienie ceny za badania techniczne Omawiany projekt zmiany ustawy nakłada na stacje kontroli pojazdów kolejne obowiązki. Jednocześnie stawki za badania techniczne pozostają na tym samym poziomie od 2004 roku. Ich wysokość określa minister właściwy ds. transportu (czyli obecnie Minister Infrastruktury) na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.).	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.

		Pomimo znacznej zmiany warunków prowadzenia działalności gospodarczej, opłata ta w zasadzie się nie zmieniała – jedyne zmiany, jakie w tym rozporządzeniu zachodziły, były związane z określeniem opłaty za nowe badania lub czynności na stacjach kontroli pojazdów. Nie chcąc powtarzać tutaj szeroko argumentowanych postulatów środowisk reprezentujących Stacje Kontroli Pojazdów SDCM wskazuje, że rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za badania techniczne nie jest dostosowane do aktualnych warunków gospodarczych. Nie uwzględnia obecnych kosztów prowadzenia SKP i przeprowadzania badań (wynagrodzenie pracowników, koszty utrzymania obiektu, energii, zużycia urządzeń i wiele innych. Co popycha SKP do pobieżnych badań, aby małe jednostkowo zyski zrekompensować liczbą badań, a to rzutuje na poprawność prowadzonej kontroli pojazdów. Dobrze widzianym krokiem byłoby wprowadzenie zmian w stawkach równocześnie z wejściem w życie przepisów omawianego projektu lub w pierwszym możliwym terminie.	
Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie	SITK RP proponuje, aby od 1 stycznia 2021 r. wprowadzić do porządku prawnego wysoki mandat karny za brak obligatoryjnego ważnego badania technicznego pojazdu – zapewne wówczas wielu właścicieli pojazdów będzie zdecydowanie bardziej dbało, aby pojazdy były przedstawiane do przeprowadzanych okresowych badań technicznych w określonych terminach.	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu. Kwestie mandatów karnych należą do właściwości Ministra do Spraw Wewnętrznych i Administracji.
Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	SITK RP proponuje modyfikacje zmian w art. 13: 1) ust. 1 – 3 otrzymują brzmienie: „1. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy wchodzący na przejście lub znajdujący się na przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem. 2. Pieszy przechodzący przez jezdnię na skrzyżowaniu ma pierwszeństwo przed pojazdem skręcającym z drogi	Uwaga wykracza poza zakres projektu.

		poprzecznej. Przepis dotyczy także skrzyżowań, na których przejście nie zostało wyznaczone. 3. Przechodzenie przez jezdnię, poza przejściem dla pieszych, jest dozwolone tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni iść drogą najkrótszą, prostopadle do osi jezdni.” Uzasadnienie Zmiana w ust. 1 ma na celu korelację przepisów dotyczących praw i obowiązków pieszych na przejściach z przepisami dotyczącymi praw i obowiązków kierujących pojazdami zbliżających się do przejścia określonymi w proponowanym art. 26 ust. 1. Zmiana w ust. 2 i 3 ma na celu: • Korelację przepisów dotyczących praw i obowiązków pieszych na przejściach z przepisami zawartymi w art. 26 ust. 2. dotyczącymi praw i obowiązków kierujących pojazdami skręcającymi na skrzyżowaniu wobec pieszych przechodzących przez drogę poprzeczną. Rezygnację z przepisu zabraniającego przechodzenia przez jezdnię poza przejściem, w odległości mniejszej niż 100 m od skrzyżowania. Wydaje się, że przepis wskazujący, że <i>przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych, jest dozwolone tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów</i>, jest wystarczający dla zapewnienia bezpieczeństwa. Nie jest istotne czy przechodzenie odbywa się w odległości 80 m czy 120 m od skrzyżowania. W szczególności na drogach o ruchu uspokojonym, w strefach ograniczonej prędkości, wymaganie dotyczące minimalnej odległości od przejścia dla możliwości przekroczenia jezdni nie wydaje się być zasadne.	
Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Inżynierów i	W proponowanym zapisie art. 26 ust. 1 dla kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych	Uwaga wykracza poza zakres projektu.

	Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	wprowadzono regulacje analogiczne do obecnych przepisów zawartych w § 47 ust. 4 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych (4. Kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających.). Ponieważ przepis § 47 ust. 4 odnosi się do przejść dla pieszych i do przejazdów dla rowerzystów, należy rozważyć wprowadzenie odpowiednich zmian w przepisach art. 27 ust. 1 dotyczących zbliżania się kierującego do przejazdu dla rowerzystów.	
Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy	SITK RP proponuje, aby od 1 stycznia 2021 r. wprowadzić do porządku prawnego wysoki mandat karny za brak obligatoryjnego ważnego badania technicznego pojazdu – zapewne wówczas wielu właścicieli pojazdów będzie zdecydowanie bardziej dbało, aby pojazdy były przedstawiane do przeprowadzanych okresowych badań technicznych w określonych terminach.	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu. Kwestie mandatów karnych należą do właściwości Ministra do Spraw Wewnętrznych i Administracji.
Dodatkowe przepisy	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Zgodnie z art. 27 dyrektywy 2014/45 Państwa członkowskie zobowiązane są do przyjęcia i publikacji do dnia 20 maja 2017 r. przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania dyrektywy, a od dnia 20 maja 2018 roku państwa członkowskie powinny stosować te przepisy. W związku z tym mamy obecnie ponad 3 letnie opóźnienie w zakresie przyjęcia odpowiednich przepisów i ponad 2 letnie w zakresie ich stosowania. Dyrektywa 2014/45 już w swej wstępnej części wskazuje, że rozwiązania zawarte w niej mają przyczynić się do zmniejszenia liczby śmiertelnych wypadków na drogach poprzez przyczynienie się do lepszego stanu technicznego pojazdów poruszających się po drogach. Badania niektórych krajów europejskich wskazują, że stan techniczny pojazdu był przyczyną 7% wypadków, a według ankiety przeprowadzonej wśród policjantów podczas kontroli NIK w 2016 roku w Polsce ten odsetek	Uwaga nie została uwzględniona. Należy zwrócić uwagę, że usługa usuwania filtra cząstek stałych jest oferowana przez warsztaty samochodowe, czy też niezależne serwisy samochodowe działające na podstawie ogólnych przepisów <i>ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców</i> (Dz. U. z 2021 r. poz. 162), wręcz nielegalnie oferując takie usługi. Tematyka dotycząca serwisowania pojazdów w niezależnych serwisach samochodowych nie została uregulowana w <i>ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i> . W związku z powyższym, usługi oferowane przez wyżej wymienione podmioty, wykraczają poza

		może sięgać nawet 10%. Potwierdzeniem wyników tych badań są także zapisy pkt 6 części wstępnej do dyrektywy 2014/45, wskazujące na konieczność jak najwcześniejszego wykrycia usterki technicznej: „<i>Pojazdy z niesprawnymi układami technicznymi mają wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczyniać się do wypadków na drogach, powodując obrażenia lub śmierć ofiar. Wpływ ten mógłby zostać zmniejszony, gdyby wprowadzono odpowiednie zmiany do systemu badań zdolności do ruchu drogowego. Wczesne wykrycie usterki mającej wpływ na zdolność do ruchu drogowego pojazdu przyczyniłoby się do usunięcia tej usterki, a tym samym do zapobiegania wypadkom</i>”. Zgodnie z pkt 3 części wstępnej „<i>Badania zdolności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie ich użytkowania</i>.” PZPM nadmienia, że wciąż w Polsce borykamy się z problemem ingerencji w systemy oczyszczania spalin w pojazdach i wciąż jest bardzo łatwy dostęp do niezgodnej z prawem usługi wycięcia DPF (filtru, który ma na celu istotnie ograniczyć emisję cząstek stałych PM), a które to cząstki są jednym z głównych przyczyn powstawania zjawiska smogu na obszarach miejskich w Polsce. Polska jest krajem, w którym zarówno wskaźniki dotyczące śmiertelności na drogach jak i jakości powietrza w miastach należą do najgorszych w Europie. W związku z tym, konieczne jest podjęcie działań w tych obszarach i zmiana dotychczasowego podejścia także do systemu badań technicznych. Potwierdzeniem pozytywnego wpływu badań technicznych na ochronę środowiska są zapisy pkt 7 części wstępnej do dyrektywy „<i>Pojazdy z niesprawnymi układami kontroli emisji mają większy wpływ na środowisko niż pojazdy właściwie utrzymywane. Dlatego też system okresowych badań zdolności do ruchu drogowego przyczyniłby się do</i>	właściwość ministra właściwego do spraw transportu.

		<i>poprawy stanu środowiska poprzez zmniejszenie średniego poziomu emisji z pojazdów.”</i>	
Dodatkowe przepisy	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	W pkt 3 znajduje się także zapis, że „<i>Badania okresowe pojazdów powinny stanowić główne narzędzie zapewniania zdolności do ruchu drogowego.</i>” Jednocześnie Państwa członkowskie mają pewne prawo do wprowadzania rozwiązań ponad minimalne wynikające z dyrektywy 2014/45 na co wskazuje pkt 4 części wstępnej do dyrektywy 2014/45 „<i>Państwa członkowskie powinny być uprawnione do określenia wyższych standardów badania niż standardy wymagane na mocy niniejszej dyrektywy</i>”. Kolejne zapisy dyrektywy wskazują także na konieczność zapewnienia przez Państwa członkowskie, że pojazdy poruszające się po drogach powinny być sprawne techniczne i okresowo badane, a odpowiedzialnymi za to są użytkownicy tych pojazdów na co wskazuje pkt 18 części wstępnej, a także art. 4 ust. 4. Oba zapisy przewidują także wprowadzenia odpowiedzialności i skutecznych sankcji. W art. 4 ust. 1 dyrektywy 2014/45 znajduje się zapis zobowiązujący Państwa członkowskie do zapewnienia, aby pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane, co oznacza zapewnienie takiego systemu, który maksymalnie wyklucza, aby na drogach znajdowały się pojazdy niemające ważnego okresowego badania technicznego. Z art. 11 dyrektywy 2014/45 wynika obowiązek zapewnienia przez Państwo członkowskie, aby wszystkie urządzenia, które są wykorzystywane w badaniu technicznym pojazdu były utrzymywane w stanie zgodnym ze specyfikacjami dostarczonymi przez producentów, a także były okresowo kalibrowane. Zgodnie z art. 14 dyrektywy 2014/45 Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby stacje kontroli podlegały nadzorowi. Zgodnie z zapisami art. 3 pkt 16 powinny być to organy ustanowione przez Państwo członkowskie, nawet jeżeli badania wykonywane są przez podmioty prywatne zgodnie z pkt 15. Jest to wciąż	Uwaga nie została uwzględniona. Dyrektywa zakłada możliwość, co oznacza, że wskazany artykuł 5 ust. 4 tiret czwarte dyrektywy 2014/45/UE nie podlega obowiązkowi wdrożenia. Należy wyjaśnić, że wprowadzenie minimalnych wymagań powinno wiązać się z przepisami dyrektywy, które podlegają obowiązkowi wdrożenia. Natomiast <i>dalej idące rozwiązania</i> mogą nie wynikać z przepisów dyrektywy. Ponadto, zaproponowanie przepisu będzie wzbudzało wiele wątpliwości w związku z obowiązkiem przeprowadzania w okresie jednego roku dwóch badań technicznych pojazdów, tj. okresowego i obowiązkowego dodatkowego w przypadku gdy pojazd osiągnął przebieg 160 000 km.

		przedmiot odpowiedzialności państw członkowskich i w związku z tym zadania te powinny być co najmniej w części wykonywane w ramach administracji rządowej. Pozwala to zapewnić takie same standardy i obiektywizm działania stacji kontroli pojazdów, co nie jest możliwe przy rozporozszonym nadzorze realizowanym przez jednostki samorządu terytorialnego. Natomiast należy pamiętać, że zgodnie z art. 1 dyrektywy 2014/45 reguluje ona minimalne wymagania dotyczące systemu okresowych badań technicznych pojazdów i zgodnie z zapisami pkt 4, części wstępnej do dyrektywy 2014/45, Państwa członkowskie powinny mieć swobodę do wprowadzania wyższych standardów. Patrząc na polskie statystyki dotyczące śmiertelności na drogach oraz zanieczyszczenia powietrza w miastach, w Polsce nie powinniśmy się ograniczać do minimalnych rozwiązań. Zwłaszcza, że jesteśmy jednym z krajów z najwyższą liczbą rejestracji samochodów używanych, których średnik wiek istotnie zwiększa ryzyko istotnych usterek mających wpływ na bezpieczeństwo i środowisko. Mając na uwadze powyższe oraz fakt, że w 2019 roku zostało wprowadzonych 929 tysięcy samochodów używanych, spośród których ponad połowa była ponad 10 letnia, a do końca października 2020 roku takich pojazdów zostało sprowadzonych 649 tysięcy, w opinii PZPM powinno zostać wprowadzone poza standardowym cyklem badań, badania pojazdu po przekroczeniu przebiegu 160.000 km tak jak jest to opisane w art. 5 ust. 4 dyrektywy 2014/45 w celu spełnienia założeń dyrektywy.	
Dodatkowe przepisy	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Do projektu powinny zostać wprowadzone zapisy dotyczące regularnej kalibracji urządzeń wykorzystywanych podczas badania co stanowi odzwierciedlenie zapisów art. 11 ust. 3 dyrektywy 2014/45. Obecnie w polskich przepisach znajdują się zapisy odnoszące się do okresowego serwisowania, co stanowi odzwierciedlenie art. 11 ust. 2 dyrektywy 2014/45.	Uwaga została częściowo uwzględniona. Wymagania dotyczące kalibracji wyposażenia kontrolno-pomiarowego zostaną wprowadzone w drodze nowelizacji rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań

			<i>w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. poz. 275).</i>
Dodatkowe przepisy	Polska Izba Motoryzacji	Należy wprowadzić definicję „Technicznej Szkody Całkowitej” (Szkody istotnej) – kiedy uszkodzony samochód z uwagi na skalę deformacji traktujemy jako odpad. Brak stosowania definicji doprowadza do działań patologicznych. Na rynku (dot. też firm ubezpieczeniowych) sprzedawane są „wraki” np. samochody całkowicie spalone z dokumentami służącymi legalizacji kradzionych pojazdów lub napraw prowizorycznych w szarej strefie. Dodatkowo sprowadzane są do Polski „wraki” z zagranicy, które w krajach macierzystych nie są dopuszczane do napraw i do ruchu. Te samochody jeżdżą po naszych drogach i są zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego. 1. W przypadku badań rozszerzonych na stacji kontroli pojazdów (skp) samochodów po naprawach, diagnosta musi mieć wgląd w dokumentację dot. zakresu szkody i procesu naprawy (co było uszkodzone i jak jest naprawione). W przeciwnym razie (tak jak obecnie) badania nie spełniają swojej założonej roli. 2. Należy powołać grupę ekspertów, która zacznie profesjonalnie analizować wypadki śmiertelne. Statystyki z których wynika, że ponad 90% wypadków powstało w wyniku nadmiernej prędkości nie odpowiadają aktualnym realiom. Nie są prowadzone badania w celu ustalenia innych przyczyn np. przyczyny spowodowane złym stanem technicznym pojazdu czy niewłaściwą infrastrukturą drogową. 3. Należy uregulować i powołać niezależnego, certyfikowanego rzeczoznawcę w procesie likwidacji szkód – dla szkód istotnych i spornych. (Zgodnie z zaleceniami Rzecznika Finansowego i raportu NIK, na wzór procedur w innych krajach UE). <i>Uzasadnienie:</i> wypłaty odszkodowań za szkody komunikacyjne są zaniżone. Dowodem na to są nagminnie powstające firmy „odzyskujące należności”.	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu.

		Pieniądze nie trafiają na naprawy pojazdów tylko do pośredników. Sądy ze względu na dużą skalę zmuszone są wydłużać czas postępowań. 4. Ponadto PIM zwraca uwagę, że lista certyfikowanych rzeczoznawców publikowana na stronach MI nie spełnia swoich podstawowych założeń i zawiera jedynie: imię, nazwisko i data ważności certyfikatu. Te dane są niewystarczające, aby właściwie z nich skorzystać. Uzasadnienie: np. Jak ma powołać biegłego Sędzina ze Szczecina w przypadku potrzeby wydania opinii dot. silnika w autobusie? Nie skorzysta z listy z powodu: - nie wie, który jest z okolic Szczecina!; nie wie, który ma wiedzę w tym zakresie, zna na silnikach autobusowych!; - nie ma do nich kontaktów! Dodatkowo nie ma informacji o ich kompetencjach i udziale w szkoleniach. Są jeszcze inne zagadnienia, które są przyczyną, że budżet państwa traci wpływy np. brak regulacji dot. samochodów „sportowych”. W obecnej chwili żaden samochód sportowy „rajdówka” nie powinien przejść badań technicznych. Przy nowych proponowanych zapisach żaden samochód nie przejdzie badań na SKP, bo diagnosta będzie musiał zrobić zdjęcie i udokumentować tym samym elementy, które dyskwalifikują samochód do badań np. zmiany konstrukcyjne, pasy bezpieczeństwa, układ wydechowy itd.; Co będzie w roku 2021? Osoby z tej branży będą rejestrować samochody np. w Czechach! Załącznik Propozycja wstępna definicji kwalifikacji uszkodzonego pojazdu jako odpad Techniczna szkoda całkowita Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD) oraz konieczność regulacji w zakresie wstępnej selekcji pojazdów powypadkowych (krajowych i importowanych) PIM proponuje prostą i jednolitą definicję możliwą do stwierdzenia podczas badań organoleptycznych wykonywanych poza stanowiskiem serwisowym.	

		Propozycja po konsultacjach wewnętrznych sprowadza się do określenia 16 istotnych węzłów konstrukcyjnych nadwozia będących w przestrzeni pasażerskiej (rysunek). Według PIM w przypadku uszkodzeń/przemieszczeń (konstrukcji szkieletów) 3 lub więcej z wymienionych węzłów konstrukcyjnych samochod powinien trafiać do kasacji. W przypadku uszkodzeń do 2 wymienionych węzłów konstrukcyjnych samochod zakwalifikowany jest do naprawy. Uwaga: jeżeli technologia naprawy danego producenta nie stanowi inaczej. W indywidualnych przypadkach dopuszcza się profesjonalne pomiary punktów bazowych wykonanych na stanowisku pomiarowym w warunkach serwisowych. Powyższe zdefiniowanie warunków kasacji pojazdu jest niezbędne dla ujednolicenia wydawania opinii przez certyfikowanych rzeczoznawców oraz biegłych sądowych w procesie dopuszczeń do ruchu i likwidacji szkód komunikacyjnych.	
Dodatkowe przepisy	Dekra Polska	Wysokość opłat za badania techniczne W udostępnionych materiałach brak jest informacji o wysokości opłat za badania techniczne. Dekra zwraca uwagę na pilną potrzebę zmiany tabeli opłat za badania techniczne, co środowisko stacji kontroli pojazdów wielokrotnie podnosiło, a co w kontekście planowanych zmian oraz idących za tym wzrostów kosztów prowadzenia stacji kontroli pojazdów nabiera jeszcze większego znaczenia. Dekra pragnie zauważyć, iż od 2004 roku opłaty nie były zmieniane, rewaloryzowane oraz dostosowywane do realiów gospodarczych. W tym czasie koszty prowadzenia stacji kontroli pojazdów systematycznie wzrastały, przede wszystkim w wyniku wzrostu kosztów pracowniczych – w tym okresie minimalne wynagrodzenie wzrosło ponad trzykrotnie. Dodatkowo nastąpiła też podwyżka VAT (z 22% do 23%). Dekra wyraża nadzieję, że w toku dalszych prac legislacyjnych uwzględniony zostanie tak ważny i	Uwaga nie została uwzględniona. Kwestia opłat wykracza poza zakres projektu ustawy.

		wielokrotnie podnoszony przez DEKRA i środowisko stacji kontroli pojazdów postulat, tym bardziej, że planowane zmiany przepisów będą miały bezpośredni wpływ na wzrost kosztów przedsiębiorców prowadzących badania techniczne pojazdów.	
Dodatkowe przepisy	Dekra Polska	Dekra proponuje rozważenie dodania dodatkowego rodzaju badań dodatkowych – proponowanego w poprzednich projektach, badania na wniosek właściciela w celu sprawdzenia stanu technicznego pojazdu pod kątem bezpieczeństwa w ruchu drogowym.	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.
Dodatkowe przepisy	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	GITD proponuje po art. 83m dodać art. 83n oraz art. 83o w brzmieniu: Art. 83n. Potwierdzeniem spełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 83l ust. 1 pkt 2 jest ukończenie warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, o których mowa w art. 129fc ust. 1, przez policjanta, funkcjonariusza Straży Granicznej, funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej oraz inspektora Inspekcji Transportu Drogowego jeżeli spełnia on wymagania, o których mowa w art. 83h ust. 3. Art. 83o. Spełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 83l ust. 1 pkt 2 stanowi jednocześnie spełnienie obowiązku ukończenia warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, o którym mowa w art. 129fc ust. 1. Proponowane przepisy dotyczą policjantów, funkcjonariuszy Straży Granicznej, funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej oraz inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego (wymienionych w dodawanym art. 83h ust. 7 projektu ustawy), którzy z jednej strony, jako funkcjonariusze organów kontroli ruchu drogowego wykonują szczegółowe drogowe kontrole techniczne pojazdów i w związku z tym podlegają obowiązkowi uczestniczenia w warsztatach dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, o których mowa w art. 129fc ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, a	Uwaga nie została uwzględniona. Warsztaty dla kontrolujących, o których mowa w art. 129 fc ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym zostały wprowadzone ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1466), która w zakresie swojej regulacji wdrażała 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 uchylającą dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87). Warsztaty doskonalenia zawodowego nie zawsze będą mieć zbliżoną tematykę dla warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne. Zakres tematyczny warsztatów doskonalenia zawodowego będzie ulegał zmianie.

		jednocześnie dodatkowo posiadają państwowe uprawnienia diagnostów samochodowych i w związku z tym, jako diagnosty, podlegać będą obowiązkowym warsztatom doskonalenia zawodowego, na podstawie art. 83l ust. 1 pkt 2 projektowanej ustawy. Zarówno warsztaty osób uprawnionych do kontroli, jak i warsztaty diagnostów, odbywają się w cyklach 2-letnich, a ich zakres tematyczny jest zbliżony. Zasadnym byłoby zatem, aby w takich przypadkach nie dublować szkoleń doszkalcających i aby były one nawzajem honorowane. Ten cel może zostać osiągnięty poprzez rozwiązania zawarte w proponowanych przepisach. Kończenie podwójnych szkoleń doszkalcających powodować będzie dodatkowe wyłączenie kontrolujących z pełnienia swoich obowiązków służbowych, na czas ich trwania. Proponowane zmiany nie powodują dodatkowych kosztów dla budżetu państwa.	
Dodatkowe przepisy	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	GITD wskazuje na potrzebę zmiany przepisów rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.) dotyczących badań dodatkowych dla pojazdów zarejestrowanych poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Obecne przepisy nie są w pełni skuteczne, a znaczna część kontroli prowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego dotyczy tego rodzaju pojazdów. Natomiast nie wszystkie okręgowe stacje kontroli pojazdów, na podstawie obowiązujących przepisów, przeprowadzają badania dodatkowe odnoszące się do weryfikacji usunięcia usterek technicznych w pojazdach zarejestrowanych za granicą.	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.
Dodatkowe przepisy	Transportowy Dozór Techniczny	Proponuje się, aby oprócz nadzoru nad prawidłowością umieszczania cech identyfikacyjnych pojazdów, Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego powierzyć również nadzór nad prawidłowością nadawania cech identyfikacyjnych pojazdu. W związku z	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.

		powyższym w art. 66a proponuje się dodać ust. 3b oraz 3c w brzmieniu: <i>„3b. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sprawuje nadzór nad prawidłowością nadawania i umieszczania cech identyfikacyjnych.</i> <i>3c. Starosta przekazuje bez zbędnej zwłoki Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego decyzję, o której mowa w ust. 2, oraz zapewnia mu dostęp do materiałów zgromadzonych w postępowaniu administracyjnym związanym z wydaniem decyzji.”</i> W tym miejscu należy zauważyć, że zgodnie z aktualnym brzmieniem ustawy – Prawo o ruchu drogowym, starosta właściwy w sprawach rejestracji pojazdu został wskazany jako organ nadający, w drodze decyzji, cechy identyfikacyjne pojazdu. Samo umieszczenie cech identyfikacyjnych na pojeździe, jak zostało wskazane w rozporządzeniu w sprawie szczegółowego sposobu oraz trybu nadawania i umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych, zostało powierzone stacji kontroli pojazdów, wskazanej w decyzji starosty. Zgodnie z powyższym, starosta jako organ prowadzący stosowne postępowanie administracyjne związane z wydaniem decyzji o nadaniu cech identyfikacyjnych, gromadzi materiał dowodowy w sprawie, m. in. wnioski, oświadczenia właściciela pojazdu, dokumenty pojazdu, zaświadczenia z badań technicznych, opinie rzeczoznawcy, dowody własności itd. W konsekwencji powyższego starosta posiada szereg informacji i danych już od momentu złożenia wniosku o nadanie cech identyfikacyjnych. Umożliwienie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego weryfikację ww. dokumentów pozwoli na sprawowanie nadzoru nad procesem nadawania numerów w szczególności umożliwi dokonywanie weryfikacji tak istotnych kwestii jak legalność pochodzenia pojazdu czy historia i prawidłowość jego naprawy. Powierzając ww. zadania Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w znacznym stopniu ograniczy się nieprawidłowości	

		związane z identyfikacją pojazdów, w tym w obrocie pojazdami często o charakterze kryminalnym. Zapisy projektu ustawy nie pozwalają Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego na wykonywanie jakichkolwiek sprawdzeń i ograniczają się jedynie do zebrania informacji, że decyzja o nadaniu cech identyfikacyjnych została wydana oraz że cechy identyfikacyjne zostały umieszczone na pojeździe.	
Dodatkowe przepisy	Transportowy Dozór Techniczny	TDT proponuje wprowadzenie regulacji nakazujących archiwizację danych z urządzeń znajdujących się w stacji kontroli pojazdów i służących do przeprowadzania badań technicznych pojazdów tj. urządzenia rolkowego, urządzenia płytowego lub opóźnieniomierza do kontroli działania hamulców, urządzenia do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu, analizatora spalin, dymomierza. W związku z powyższym, TDT proponuje dodanie ust. 12 w art. 81c ustawy – Prawo o ruchu drogowym w brzmieniu: <i>„12c. Wyniki pomiarów z urządzenia rolkowego, urządzenia płytowego lub opóźnieniomierza do kontroli działania hamulców, urządzenia do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu, analizatora spalin, dymomierza podlegają archiwizacji i załączane są do rejestru badań”.</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt ustawy nie zakłada wprowadzenia archiwizacji wyników pomiarów z wybranych urządzeń. Określenie katalogu urządzeń z których wyniki pomiarów podlegałyby archiwizacji nie jest materią ustawową.
Dodatkowe przepisy	Transportowy Dozór Techniczny	W projektowanym art. 83f TDT proponuje wprowadzić zapis uniemożliwiający Instytutowi Transportu Samochodowego (ITS) prowadzenia szkoleń dla kandydatów na diagnostów i diagnostów. W związku z powyższym, TDT proponuje dodanie nowego ust. 2a w projektowanym art. 83f w brzmieniu: <i>„2a. Instytut Transportu Samochodowego nie prowadzi żadnej działalności komercyjnej, w tym doradczej, w zakresie dotyczącym prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz wykonywania i przygotowania do zawodu diagnosty”.</i> W tym miejscu należy zauważyć, że Dyrektor TDT, który obecnie przeprowadza egzaminy kwalifikacyjne dla kandydatów na diagnostów i diagnostów	Uwaga nie została uwzględniona. Wskazanie w uzasadnieniu, że „Nowe zadania będą realizowane przez zespół wykładowców Instytutu, prowadzących obecnie szkolenia dla kandydatów na diagnostów, które ze względu na przekazanie kompetencji w zakresie ww. egzaminów do Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego, nie będą już w Instytucie przeprowadzane.”, jest wystarczające.

		rozszerzających swoje uprawnienia, nie prowadzi jednocześnie żadnych działań dodatkowych na tym polu, tj. szkoleń oraz innych czynności doradczych zarówno dla zdających jak i przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Powyższe podyktowane jest w głównej mierze zachowaniem transparentności działań podejmowanych przez Dyrektora TDT jako „trzecia niezależna” strona. Zaproponowane w projekcie ustawy rozwiązanie doprowadzi do sytuacji, w której to ITS będzie „sędzią we własnej sprawie”. Nie sposób bowiem zaaprobować okoliczność, kiedy to ITS będzie szkolił diagnostów oraz kandydatów na diagnostów, a następnie będą oni egzaminowani przez komisję działającą przy Dyrektorze ITS. Dodatkowo zauważyć należy, iż w ocenie skutków regulacji załączonej do projektu zostało wskazane, że „dla pełnej transparentności nowego rozwiązania zaproponowano też, aby przenieść od TDT uprawnienia w zakresie egzaminowania kandydatów na diagnostów i powierzyć to zadanie ITS – jednostce podległej ministrowi”. Przeprowadzanie egzaminów przez komisję działającą przy Dyrektorze ITS przy jednoczesnym szkoleniu diagnostów i kandydatów na diagnostów przez ITS nie będzie transparentne. Dodatkowo należy zauważyć, że w uzasadnieniu przedmiotowego projektu również wskazano, że ze względu na przekazanie nowych kompetencji do ITS w zakresie przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych dla kandydatów na diagnostów, nie będą już w Instytucie prowadzone szkolenia dla kandydatów na diagnostów. Mając powyższe na uwadze, w celu zapewnienia przejrzystości działań ITS, który zgodnie z projektem ustawy odpowiedzialny będzie za przeprowadzanie egzaminów dla kandydatów na diagnostów, właściwym wydaje się wyłączenie ITS z możliwości wykonywania czynności w postaci szkolenia kandydatów na diagnostów. Dodatkowo wydaje się w pełni uzasadnione, by ITS przeprowadzając egzaminy dla kandydatów na diagnostów nie mógł świadczyć komercyjnej usługi w	

		postaci „Patronatu nad Stacjami Kontroli Pojazdów” polegającej na sprzedaży produktów i odpłatnym doradztwie. Powyższe zapewni transparentność wykonywania zadania publicznego jakim jest egzaminowanie kandydatów na diagnostów i pozwole ITS na bycie „trzecią niezależną stroną” w procesie egzaminacyjnym co w opinii TDT, mając za sobą spory bagaż doświadczeń przy przeprowadzaniu egzaminów, jest absolutnie konieczne.	
Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich	Należy jednak zaznaczyć, że proponowanie tak istotnych zmian w tym w zakresie powierzenia nadzoru nad wykonywanymi badaniami technicznymi Transportowemu Dozorowi Technicznemu powinno być poprzedzone wprowadzeniem w pierwszej kolejności szeregu zmian w rozporządzeniu o zakresie i sposobie przeprowadzania badań technicznych (Dz. U. z 2015 r poz. 776 z późn.zm.). Uzasadnienie: W ocenie SIMP w rozporządzeniu tym znajduje się szereg już bardzo archaicznych zapisów regulujących sposób przeprowadzania badań technicznych przez diagnostów, których praca wg projektu zmian w ustawie PORD będzie teraz pod nadzorem TDT. Dla przykładu przedstawiamy tylko przykładowe bardzo poważne problemy z którymi spotykają się obecnie diagności, które dot. sposobu przeprowadzania badań technicznych: • pomiar zadymienia spalin pojazdów wyposażonych w silniki o zapłonie samoczynnym. Można powiedzieć wprost, że w obecnie produkowanych samochodach (mniej więcej od ok. 2012 roku) wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym diagnosta nie ma możliwości w sposób prawidłowy zgodnie z przywołanym rozporządzeniem dokonać pomiaru zadymienia. W dziale II załącznika nr 1 tego rozporządzenia jest zapisane, że podczas tego pomiaru silnik należy kilkakrotnie rozpędzić od obrotów biegu jałowego do jego prędkości maksymalnej. We współczesnych silnikach diesla nie ma możliwości rozpędzić silnika do takiej	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.

		prędkości ponieważ przy module komputerowym ECU, sterujący silnikiem po prostu nie ma możliwości przeprowadzenia takiego zabiegu /rozpędzenia silnika do prędkości maksymalnej/. Zatem diagnosta nie ma możliwości przeprowadzić pomiaru zadymienia. • podczas sprawdzania pojazdów wyposażonych w silnik zasilany paliwem alternatywnym jak np. gaz LPG, diagnosta ma obowiązek sprawdzenia minimalnej szczelności obudowy tzw. wielozaworów butli gazowej. Należy zaznaczyć, że w wykazie wyposażenia stacji kontroli pojazdów wymaganego przyrządu brak. Co więcej nawet gdyby był to przy obecnie i poprzednio stosowanych konstrukcjach butli gazowych nie ma technicznej możliwości wykonania sprawdzenia szczelności tej obudowy. Próby stosowania przez diagnostów plasteliny do uszczelniania przewodu wprowadzanego do obudowy zakrawa na śmiech w tak poważnej sprawie jaką jest bezpieczeństwo użytkowania pojazdu z instalacją gazową. • badanie techniczne pojazdów przeznaczonych do sportów motorowych tzw. Radówek. Brak jakichkolwiek wytycznych w rozporządzeniu jak przeprowadzać badania techniczne takich pojazdów i w jakich warunkach technicznych oraz jakie odstępstwa może stosować diagnosta, pomimo, że nie są one zwolnione z obowiązku badania. • Samochody sprowadzone z rynku amerykańskiego. Po naszym kraju jeździ wg szacunków ok 240 tys. samochodów sprowadzanych z USA, przy czym należy przyjąć bez zbędnej przesady, że ok 1/3 z tej ilości to pojazdy, które nie posiadają homologacji europejskiej, więc np. nie spełniają wymogów dotyczących warunków technicznych w zakresie oświetlenia tych pojazdów. Jak w obecnej sytuacji prawnej dot. badań technicznych ma postąpić diagnosta podczas badania takich pojazdów ? Takich nazwijmy to wadliwych przepisów związanych m.in. z postępowaniem technicznym a dot. samego sposobu wykonywania badań technicznych jest o wiele więcej. Na	

		przestrzeni lat w tych sprawach nie zrobiono niestety nic albo bardzo mało. W naszej ocenie należałoby więc pilnie powołać w Ministerstwie Infrastruktury zespół roboczy składający się z fachowców w tym z doświadczonych diagnostów celem wypracowania niezbędnych zmian w rozporządzeniu w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych i dokumentów z tym związanych a dopiero w dalszej kolejności można przystąpić do wprowadzenia zmian w nadzorze badań technicznych w naszym kraju. SIMP jako organizacja dysponująca ekspertami dot. sfery badań technicznych mogłaby w tym zespole uczestniczyć.	
Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich	W art. 83 SIMP proponuje po ust. 1d dodać ust. 1e tego artykułu o następującej treści: <i>„1d. Z tytułu wykonywania badania technicznego przedsiębiorcy lub diagnoście stacji kontroli pojazdów, zabrania pod karą pieniężną do 10 000 zł, przykazywania właścicielom lub użytkownikom pojazdu korzyści materialnej bądź finansowej w jakiegokolwiek formie lub postaci.”</i> <u>Uzasadnienie:</u> W związku z bardzo dużym wręcz lawinowym wzrostem liczby stacji kontroli pojazdów w ostatnich dwóch dekadach wytworzyły się sytuacje patologii gospodarczej nieuczciwej konkurencji polegające głównie na rozdawaniu tzw. gratisów w zamian za wykonanie badania technicznego. Powyższe zjawisko od wielu lat doskonale znane wszystkim osobom uczestniczącym w systemie badań technicznych w naszym kraju. Brak takiego uregulowania prawnego ma bardzo negatywny wpływ na system badań technicznych.	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy. Ponadto propozycja przepisu jest mało precyzyjna i nie wskazuje wprost kto i kiedy (diagnosta czy przedsiębiorca) ma zostać obciążony karą finansową w takim przypadku.
Dodatkowe przepisy	Automobilklub Polski	Środowisko rzeczoznawców motoryzacyjnych Automobilklubu Polskiego coraz częściej notuje przypadki tragicznych wypadków drogowych spowodowanych przez kierowców, których pojazd dopuszczony był do ruchu po zdarzeniach skutkujących	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.

		koniecznością naprawy lub wymiany części mających bezpośrednio wpływ na spełnienie wymogów technicznych gwarantujących bezpieczeństwo dla użytkowników takiego pojazdu. Mając na uwadze przede wszystkim bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego proponujemy nowelizację ustawy prawa o ruchu drogowym polegającą na wprowadzeniu zapisów uniemożliwiających ponowne dopuszczenie pojazdu do ruchu po stwierdzeniu przez eksperta / biegłego towarzystwa ubezpieczeniowego, który taką szkodę ocenia, o stwierdzeniu wystąpienia szkody całkowitej takiego pojazdu. Uzasadnieniem powyżej propozycji są liczne przypadki potwierdzane przez naszych rzeczoznawców o naprawianiu pojazdów powypadkowych częściami niehomologowanymi oraz w sposób niezgodny z ustaloną przez producenta technologią naprawy. W naszej ocenie należałoby także wprowadzić przepisy skutkujące koniecznością dokonania szczegółowych badań technicznych pojazdów w przypadku szkód komunikacyjnych skutkujących dużym zakresem uszkodzeń pojazdów, które wymuszają zamontowanie części samochodowych, bądź naprawą elementów pojazdu istotnych dla odtworzenia pojazdu, który zgodnie z warunkami homologacyjnymi spełniałby wszystkie warunki techniczne. W tego typu przypadkach towarzystwa ubezpieczeniowe powinny być również upoważnione i zobligowane do występowania o dokonanie rozszerzonego badania technicznego pojazdu umożliwiającego dopuszczenie jego do ruchu na drogach publicznych. Przedstawione powyżej propozycje mogą wyeliminować z ruchu na drogach publicznych wiele niesprawnych technicznie samochodów, a tym samym służyć poprawie bezpieczeństwa tego ruchu.	
Dodatkowe przepisy	Związek Dealerów Samochodów	Dodatkowo, w celu zwiększenia skuteczności egzekwowania aktualności badań technicznych podczas poruszania się pojazdów w ruchu drogowym proponujemy wprowadzenie do ustawy następujących	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.

		rozwiązań: 1. Wyłączenie możliwości zastosowania obecnego art. 132 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym do zatrzymania dowodu rejestracyjnego w sytuacji stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie lub termin badania nie został wyznaczony prawidłowo (art. 132 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 1a pkt 2 PRD) lub stwierdzenia, że badanie techniczne zostało dokonane przez jednostkę do tego nieupoważnioną (art. 132 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 1a pkt 5 PRD). Zgodnie z tym przepisem, w razie zatrzymania dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej wydaje kierowcy pokwitowanie. Może on zezwolić na używanie pojazdu przez czas nieprzekraczający 7 dni, określając warunki tego używania w pokwitowaniu. Rozwiązanie to powoduje, że zatrzymanie dowodu rejestracyjnego z powodu braku badania jest w rzeczywistości fikcją, ponieważ kierowca dalej może poruszać się tym pojazdem w ruchu drogowym, a będąc złapanym na braku badania nawet przez długi okres czasu jest on "tylko" kierowany na stację kontroli pojazdów ażeby w końcu wykonał badanie. Zgodnie z omawianym przepisem, zezwolenie nie może być wydane w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i c, a także w ust. 1a pkt 1 lit. a i c oraz pkt 6, w związku tym należy wyłączyć możliwość jego wydania także w sytuacji o której mowa w ust. 1 pkt 2 i pkt 3 i ust. 1a pkt 2 i pkt 5. Spowoduje to że auta bez badań technicznych będą unieruchamiane, a konieczność ich przetransportowania do SKP będzie stanowić dodatkową sankcję i czynnik mobilizujący do przeprowadzania badań w terminie. 2. Drugim rozwiązaniem pozwalającym na uszczelnienie "wylapywania" aut bez badań na drodze powinno być wprowadzenie możliwości weryfikacji na drodze poprzez wprowadzenie systemu nalepek na szybę znamionujących aktualność badania technicznego lub	

		wprowadzenie rozwiązań telematycznych pozwalających służbom na drodze czytywać numery tablic rejestracyjnych pojazdów i za pomocą połączenia z systemem CEPiK w czasie rzeczywistym uzyskiwać informację czy dane auto ma aktualne badania techniczne. Wprowadzenie takich instytucji wymagać będzie zmiany rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego.	
Dodatkowe przepisy	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	Wskazany jest powołanie nadzoru nad prawidłowością wydawania poświadczeń zgodności wyposażenia Stacji Kontroli Pojazdów z zakresem wykonywanych badań przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.	Uwaga nie została uwzględniona. Art. 83 ust. 3 pkt 5 <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i> stanowi, że stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Stosownie do art. 83 ust. 4 ustawy poświadczenie, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy, wydaje za opłatą, w drodze decyzji, Dyrektor TDT, po dokonaniu sprawdzenia stacji kontroli pojazdów. Poświadczenie zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania. Należy podkreślić, że poświadczenie zgodności może jedynie potwierdzić, czy stacja kontroli pojazdów jest przygotowana lokalowo i sprzętowo do przeprowadzenia badań technicznych pojazdów i stanowi jeden z dokumentów niezbędnych do uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

			Ponadto, Stronie przysługuje prawo wniesienia odwołania od decyzji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do Ministra Infrastruktury a prawo wniesienia zażalenia od postanowienia.
Dodatkowe przepisy	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	Wszystkie argumenty świadczą o stronniczości kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury. Zapewniam, że Stowarzyszenie wielokrotnie podejmowało próby wskazania problemów nurtujących środowisko diagnostów. Niestety próby uporządkowania przepisów i dodania zapisów do projektów zmian ustawy kończyły się stanowiskiem Ministerstwa, że zaproponowane zmiany wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu. Przykładem mogą być próby wprowadzenia do porządku prawnego odpowiedzialności właściciela/użytkownika za stan techniczny pojazdu, powinnośi posiadania przez pojazd ważnych badań technicznych przy wprowadzania go do ruchu, nie wspominając już o badaniu sprawdzającym urządzenie sprzęgające pojazdu (tzw. „HAK”). Nie zauważa się lub też bagatelizuje się problem braku dodatkowego badania technicznego dla pojazdu zarejestrowanego za granicą RP , któremu OKRD za zły stan techniczny został zatrzymały dowód rejestracyjny. Problemów jest bardzo dużo i wielokrotnie wnioskowaliśmy o utworzenie organu doradczego przy Ministerstwie Infrastruktury celem stworzenia dobrych przepisów. Ponownie OSDs zwraca się z prośbą o rozszerzenie projektu o proponowane poniżej zapisy. Zgodnie z art. 71 ust.4 <i>zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego dopuszczalnej masy całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy, albo autobusu i przyczepy, może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym pojazdu silnikowego, dokonanej na podstawie przeprowadzonego badania technicznego.</i>	Uwaga nie została uwzględniona. Zaproponowane zmiany brzmienia przepisów wykraczają poza zakres projektu ustawy, ponieważ projekt ustawy ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia <i>dyrektywy Parlamentu i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.</i> Ponadto wprowadzenie przepisu o odpowiedzialności właściciela lub posiadacza pojazdu za utrzymanie w należytych stanie oraz sprawność i skuteczność działania urządzeń i wyposażenia pojazdu nie będzie miało dalszych skutków. Odpowiedzialność właściciela/użytkownika za stan techniczny pojazdu można wywieść z obecnie obowiązujących przepisów.

		Niestety art. 81 ust.11 nie przewiduje w swej treści stosownego badania, a zatem brak jest podstawy prawnej do wykonania badania potwierdzającego przystosowanie pojazdu do ciągnięcia przyczepy. Pomimo wielu prób nie udało się wprowadzić takiego badania do ustawy, jak również do aktów wykonawczych dotyczących badań technicznych pojazdów. W celu rozwiązania problemu, który nurtuje środowisko diagnostów proponujemy zmianę treści art 71 ust.4 w następującym brzmieniu: <i>4. Zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy albo autobusu i przyczepy może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym pojazdu silnikowego, dokonanej na podstawie informacji zawartej w dokumencie, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3, albo zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu o którym mowa w art.81 ust.11 pkt 11. Przepis ten nie dotyczy motocykla.</i> oraz rozszerzenie katalogu badań dodatkowych poprzez dodanie pkt 11 w art 81 ust.11 o treści : 11. sprawdzenie przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy Mając na uwadze zapis dyrektywy 2014/45/UE: <i>(18) Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdolne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji. Posiadacz dowodu rejestracyjnego oraz, w stosownych przypadkach, użytkownik pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdolności do ruchu drogowego.</i> oraz Raporty Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego,	

		konieczne jest dokonanie zmian w art. 66 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym poprzez dodanie ust.2a o treści: 2a. Właściciel lub posiadacz pojazdu odpowiadają za utrzymanie w należytych stanie oraz sprawność i skuteczność działania urządzeń i wyposażenia pojazdu, o których mowa w ust. 2. Zapis taki uzasadniają wnioski Krajowej Rady bezpieczeństwa w których wskazuje się, że Niesprawność techniczna pojazdów w 75% jest ewidentną winą właścicieli pojazdów.	
Dodatkowe przepisy	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W ocenie PIKSP warto doprecyzować przypadki rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzania badań technicznych pojazdów przez uprawnionych diagnostów. Organ, który będzie stwierdzał przypadki rażącego naruszenia i wyciągał konsekwencje prawne, powinien mieć precyzyjne wskazówki, kiedy te przypadki zasły. Zgodnie z obecnie obowiązującym brzmieniem art. 83b ust. 2 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, starosta w ramach wykonywanego nadzoru wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, jeżeli przedsiębiorca: a) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 83a ust. 4, niezgodne ze stanem faktycznym, b) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów w wyznaczonym przez starostę terminie, c) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Ani ustawa w obecnym brzmieniu, ani projekt nie precyzują, co się rozumie poprzez rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej.	Uwaga została uwzględniona. W innej jednostce redakcyjnej został opracowany katalog rażących naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej, z uwzględnieniem treści zaproponowanej przez Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów.

		W ocenie PISKP, w art. 83b w miejsce obecnie uchylonego ust. 4 można by dodać nowy ust. 4 o następującej treści: „4. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest: 1) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego przez osobę niebędącą diagnostą, 2) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub bez wymaganych warunków lokalowych.” Podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów z reguły nie wykonuje badań technicznych. Nie powinien więc odpowiadać za zakres i sposób ich przeprowadzenia, za co odpowiedzialność ponosi diagnosta. Jeśli jednak dopuści do tego, że badanie techniczne wykonała osoba, która nie jest diagnostą, albo będzie brakowało któregoś z obowiązkowych urządzeń, to są to naszym zdaniem przypadki, które kwalifikują się do tego, żeby uznać, że doszło do rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.	
Dodatkowe przepisy	Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych	Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych wnioskuje co następuje: 1. W art. 81 ust.11 ustawy - Prawo o ruchu drogowym z dn. 20.06.1997 r. z późniejszymi zmianami w pkt. od 1 do 6 dokonać zapisu: "Okoliczności, o których mowa w ust.11 w pkt. 1,2,3,4,5 i 6 powinny być potwierdzone pisemną opinią rzeczoznawcy samochodowego" 2. W art. 81 ust.11 Ustawy - Prawo o ruchu drogowym ust.13 nadać brzmienie: "W ustaleniu parametrów cech identyfikacyjnych pojazdu badanie techniczne, <u>powinno</u> być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a".	Uwaga nie została uwzględniona. Wykracza poza zakres projektu ustawy.

		UZASADNIENIE Powyższe propozycje zapisów przy kolejnej nowelizacji w 2017 r. ustawy były wnoszone przez środowisko rzeczoznawców samochodowych i motoryzacyjnych zrzeszone w Krajowym Porozumieniu Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych, jednakże nie znalazły się w wydaniu znowelizowanej ustawy - Dz. U. z 2017 r. poz. 1926. Naszym zdaniem uwzględnienie w/w niewielkich zmian wiąże się z zachowaniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym i poprawą ochrony środowiska oraz lepszym doprecyzowaniem dotychczasowych zapisów. W pozostałych kwestiach dot. badań pojazdów nie zgłaszamy uwag.	
Dodatkowe przepisy	Związek Pracodawców Polska Miedź	Brak jest kompleksowych uregulowań w zakresie diagnostów i stacji kontroli pojazdów, tj. odnoszących się do podniesienia rangi zawodu diagnosty samochodowego jego prestiżu i umiejętności - a chodzi głównie o wyrobienie wśród diagnostów automatyzmów i nawyków pozwalających im na swobodne wykonywanie pełnych badań technicznych pojazdów w takim zakresie jak przewidują przepisy - by wyeliminować tzw. zjawisko „chodzenia na skróty” czy też w skrajnych przypadkach podbijanie dowodu rejestracyjnego bez przeglądu. Cel taki można osiągnąć w głównej mierze podczas szkoleń praktycznych na stacjach kontroli technicznych wykonując szkoleniowe badanie techniczne, a nie tylko na zajęciach teoretycznych. Tylko praktyka czyni mistrza. To jest zamierzenie w odniesieniu do konieczności odbywania przez diagnostów <u>warsztatów doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia Stacji Kontroli Pojazdów spełniających dodatkowe wymagania</u>. Intencją w tym przypadku jest także zwrócenie uwagi na jakość pracy diagnostów, w tym na wyposażenie jakie mają do dyspozycji w SKP, tj. często zbyt stare i wysłużone, a także nieadekwatne do nowej generacji pojazdów tzw. elektronicznych. Zamiarem jest, aby wprowadzić ustawowy wymóg odbywania przez diagnostów obowiązkowych	Uwaga nie została uwzględniona. Warsztaty doskonalenia zawodowego będą prowadzić ośrodki szkolenia diagnostów. Jeżeli w programie szkolenia diagnostów są zajęcia praktyczne, również mogą być one przedmiotem warsztatów doskonalenia zawodowego. należy zauważyć, że akredytacja stacji kontroli pojazdów na mocy <i>rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszącego się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30)</i>, o której mowa w ww. dyrektywie 2014/45, nie stanowi obowiązku dla państw członkowskich i jest jednym z możliwych do zastosowania rozwiązań. W związku z powyższym, przedmiotowy projekt ustawy nie wprowadza rozwiązań dotyczących certyfikacji diagnostów.

		jednodniowych warsztatów doskonalenia zawodowego w stacjach kontroli pojazdów spełniających podwyższone wymagania np. wyposażonych w urządzenia nie starsze niż 5 lat i nowych pojazdów wchodzących na rynek pod nadzorem diagnosty posiadającego np. tytuł <u>Certyfikowanego diagnosty</u> (w myśl przepisów dot. certyfikacji personelu). Certyfikację i szkolenia dla kandydatów mogłaby prowadzić jednostka posiadająca wpis w Polskim Centrum Akredytacji w Warszawie. Oczywiście z zachowaniem zasad uczciwej konkurencji i przełamaniem tendencji monopolistycznych. Diagnosta posiadający certyfikat kompetencji zawodowych mógłby pełnić funkcję osoby zarządzającej Stacją kontroli pojazdów i ponoszącą odpowiedzialność w tym zakresie, tj. osobą która w imieniu przedsiębiorcy miałaby wpływ na bieżący stan techniczny i funkcjonowanie urządzeń na stacji, podejmowanie decyzji w zakresie prawidłowego wyposażenia w te urządzenia, zatrudnianie diagnostów, prawidłową organizację pracy diagnostów, rozstrzyganie sporów pomiędzy ocenami badań technicznych wśród diagnostów. Warunkiem prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów powinno być między innymi zatrudnienie co najmniej jednego diagnosty posiadającego certyfikat kompetencji zawodowych. Takie rozwiązanie osoby zarządzającej posiadającej certyfikat kompetencji zawodowych wydany przez jednostkę wpisaną do PCA sprawdza się od wielu lat w transporcie drogowym w myśl ustawy o transporcie drogowym i rozporządzenia 1071/WE/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady. Konsultacje w zakresie wyżej wymienionych zagadnień prowadzone były z wynikiem pozytywnym ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddziałem Zagłębia Miedziowego w Legnicy oraz Radą Federacji Stowarzyszeń NOT Zagłębia Miedziowego w Legnicy – jako organizatorami od 2014 r. z wieloma innymi partnerami corocznych ogólnopolskich warsztatów i	

		turniejów dla diagnostów samochodowych w Lubinie, Legnicy i na Targach Poznańskich, a od 2019 r. Mistrzostw Polski diagnostów samochodowych i uczniów na diagnostów w Legnicy pod patronatem honorowym Ministra Infrastruktury. W ogólnej opinii – w projekcie zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym spośród zagadnień opisanych wyżej tylko część została poruszona, natomiast brakuje ujęcia zagadnienia dot. Certyfikacji diagnostów i zatrudnienia na stacji certyfikowanego diagnosty jako osoby zarządzającej SKP i ponoszącą odpowiedzialność w tym zakresie – jako wyznaczonej przez przedsiębiorcę. Chyba, że przedsiębiorca sam posiada taki certyfikat kompetencji zawodowy diagnosty.	
Dodatkowe przepisy	Związek Rzemiosła Polskiego	Nadto w opinii Związku Rzemiosła Polskiego z obowiązku przeprowadzania okresowych badań technicznych powinny być wyłączone pojazdy eksploatacyjne lub użytkowane w warunkach wyjątkowych i pojazdy, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych, takie jak pojazdy historyczne lub pojazdy wyczynowe, w szczególności pojazdy historyczne eksponowane w muzeach motoryzacji. Możliwość przyjęcia takiego wyłączenia daje państwom członkowskim art. 2 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE.	Uwaga nie została uwzględniona. Odnosząc się do powołania na art. 2 dyrektywy 2014/45 należy wskazać, że artykuł pozostawia państwom członkowskim możliwość wyłączenia pojazdów, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych. Należy zwrócić uwagę na art. 65 <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i> zgodnie z którym zawody sportowe, rajdy, wyścigi, przewóz osób kolejką turystyczną i inne imprezy, które powodują utrudnienia w ruchu lub wymagają korzystania z drogi w sposób szczególny, mogą się odbywać pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa porządku podczas trwania imprezy oraz uzyskania zezwolenia na jej przeprowadzenie.

5 lipca 2022 r.

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ aktu wdrażającego:	1. Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48). 2. Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 2008, z późn. zm.) 3. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.). 4. Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 1273, z późn. zm.). 5. Ustawa z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. 870). 6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne (Dz. U. poz. 275). 7. Rozporządzenie Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.). 8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1921). 9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. poz. 1787).
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO	Dyrektywa 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25).
WYJAŚNIENIE TERMINU WEJŚCIA W ŻYCIE	Projektowana ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r., z wyjątkiem art. 18 ust. 1, dotyczącego przekazywania przez starostów wykazów diagnostów Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, który w ocenie projektodawcy powinien wejść w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Wejście w życie projektowanej ustawy z dniem 1 stycznia 2023 r. zapewni odpowiednie <i>vacatio legis</i> na dostosowanie jednostek do nowych obowiązków wynikających z ustawy, jednocześnie umożliwi ustalenie w ustawie budżetowej na 2023 r. wysokości dotacji celowej dla TDT na wykonywanie nowych zadań wynikających z projektowanej ustawy, a tym samym umożliwi ich

		finansowanie z budżetu państwa. Wejście w życie art. 18 ust. 1 z dniem następującym po dniu ogłoszenia jest niezbędne w celu umożliwienia uzyskania przez Dyrektora TDT niezbędnych danych do prowadzenia rejestru diagnostów. Takiego terminu wejścia w życie projektowanego przepisu art. 18 ust. 1 wymaga ważny interes państwa a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. Red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu Treść przepisu/ów wdrażających	Uzasadnienie
		T / N			
Art. 1	Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne wymagania dotyczące systemu okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów użytkowanych na drogach publicznych.	N	-	-	-
Art. 2 ust. 1	Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h i należących do następujących kategorii zdefiniowanych w dyrektywie 2002/24/WE, dyrektywie 2003/37/WE i dyrektywie 2007/46/WE: – pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające nie więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy , – kategoria pojazdów M ₁ , – pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy, – kategorie pojazdów M ₂ i M ₃ ,		Wdrożono art. 81 ust. 1 i ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.)	Art. 81 ust. 1. Właściciel pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego. 10. Przyczepa lekka i pojazd zabytkowy nie podlegają okresowym badaniom technicznym. W przypadku pojazdu zabytkowego, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego podlega on corocznym badaniom technicznym. Art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym 33) pojazd samochodowy – pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia	-

	– pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton, – kategoria pojazdów N₁, – pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony – kategorie pojazdów N₂ i N₃, –przyczepy zaprojektowane i skonstruowane do przewozu towarów lub osób, a także do celów zamieszkania przez osoby, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony , – kategorie pojazdów O₃ i O₄, – od dnia 1 stycznia 2022r. pojazdy dwu lub trzykołowe, – kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, –ciągniki kołowe kategorii T₅ użytkowane głównie na drogach publicznych, o maksymalnej prędkości projektowej przekraczającej 40 km/h.			jazdę z prędkością przekraczającą 25 km/h; określenie to nie obejmuje ciągnika rolniczego; 50) przyczepa – pojazd bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem; Załącznik nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym 2. Kategoria N: pojazdy samochodowe mające co najmniej cztery koła i zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków, w tym: 1) kategoria N₁: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 3,5 t; 2) kategoria N₂: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t, ale nieprzekraczającą 12 t; 3) kategoria N₃: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 12 t. 3. Kategoria O: przyczepy, w tym: 1) kategoria O₁: przyczepy o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 750 kg; 2) kategoria O₂: przyczepy o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 750 kg, ale nieprzekraczającej 3,5 t;	

				3) kategoria O3: przyczepy o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ale nieprzekraczającej 10 t; 4) kategoria O4: przyczepy o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t.	
Art. 2 ust. 2	Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy następujące pojazdy zarejestrowane na ich terytorium: – pojazdy eksploatowane lub użytkowane w warunkach wyjątkowych i pojazdy, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych, takie jak pojazdy historyczne lub pojazdy wyczynowe, – pojazdy objęte immunitetem dyplomatycznym, – pojazdy użytkowane przez siły zbrojne, siły odpowiedzialne za utrzymanie ładu i porządku, służby pożarnicze, służby ochrony cywilnej lub służby pogotowia i ratownictwa, – pojazdy użytkowane do celów rolniczych, ogrodniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa jedynie na terytorium danego państwa członkowskiego i głównie na obszarze prowadzenia takiej działalności, w tym na drogach polnych, leśnych lub na polach rolniczych, – pojazdy użytkowane wyłącznie na małych wyspach lub w obszarach słabo zaludnionych, – pojazdy specjalistyczne przewożące wyposażenie cyrków i wesołych miasteczek	T	Art. 1 pkt 2 w art. 2 pkt 39, art. 1 pkt 4 w art. 72 ust. 3 projektu oraz wdrożono art. 81 ust. 10 i art. 86 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	Art. 2 39) pojazd zabytkowy – pojazd, który spełnia łącznie następujące warunki: a) jest wpisany, na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków; b) ma co najmniej 30 lat; c) jego typ nie jest już produkowany; d) nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych. Art. 72. ust. 3. Dodatkowo wymaga się dokumentów potwierdzających spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 pkt 39 - w stosunku do pojazdu zabytkowego. Dokumentem potwierdzającym spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 pkt 39 lit. b-d, jest pisemna opinia rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a. Art. 81 ust. 10. Przyczepa lekka i pojazd zabytkowy nie podlegają okresowym badaniom technicznym. W przypadku pojazdu zabytkowego, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego podlega on corocznym badaniom technicznym. Art. 86. 1. Do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji	

	o maksymalnej prędkości projektowej nieprzekraczającej 40 km/h i eksploatowane jedynie na terytorium danego państwa członkowskiego, – pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, w przypadku gdy państwa członkowskie wprowadziły skuteczne alternatywne środki bezpieczeństwa dla pojazdów dwu- lub trzykołowych, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiednich statystyk bezpieczeństwa ruchu drogowego z ostatnich pięciu lat. Państwa członkowskie informują Komisję o takich wyłączeniach.			Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Ochrony Państwa, Straży Granicznej i Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową, których dotyczą warunki i tryb rejestracji określone w art. 73 ust. 3 oraz w art. 76 ust. 4 pkt 1, oraz pojazdów należących do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie umów międzynarodowych, o których mowa w art. 73 ust. 2b, a także do pojazdów Państwowej Straży Pożarnej mają zastosowanie przepisy art. 83 ust. 1, z wyłączeniem wymogu posiadania zezwolenia starosty, o którym mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. b. 2. Badania techniczne pojazdów służb, o których mowa w ust. 1, są przeprowadzane: 1) przez upoważnione komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów prowadzone przez służby, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 2) w stacjach kontroli pojazdów prowadzących działalność, o której mowa w art. 83 ust. 2. 3. Upoważnione do przeprowadzania badań technicznych komórki organizacyjne lub stacje kontroli, o których mowa w ust. 2 pkt 1, posiadają uprawnienia stacji kontroli pojazdów wyłącznie w odniesieniu do pojazdów służb, o których mowa w ust. 1.	

Art. 2 ust. 3	Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badania zdolności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, oraz pojazdów wymienionych w ust. 2.	T	Wdrożono art. 81 ust. 1 i 10 oraz art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	Art. 81 ust. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać je do badania technicznego. Art. 81 ust. 10. Przyczepa lekka i pojazd zabytkowy nie podlegają okresowym badaniom technicznym. W przypadku pojazdu zabytkowego, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego podlega on corocznym badaniom technicznym. Art. 85 ust. 1. Tramwaj i trolejbus podlegają odrębnym badaniom technicznym.	Krajowe wymogi w zakresie badań technicznych, wykraczające poza dyrektywę, dotyczą kategorii pojazdów: - O2; - L1e, L2e, L6e; - T1, T2, T3, T4; oraz pojazdów zabytkowych użytkowanych zarobkowo, tramwajów, trolejbusów.
Art. 3	Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się jedynie następujące definicje: 1) „pojazd” oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę; 2) „pojazd silnikowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd na kołach, który porusza się dzięki własnemu napędowi, osiągający maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h; 3) „przyczepa” oznacza każdy pojazd na kołach niemający własnego napędu, zaprojektowany i skonstruowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd silnikowy;	N			-

	4) „naczepa” oznacza każdą przyczepę przeznaczoną do doczepienia do pojazdu silnikowego w taki sposób, że częściowo spoczywa ona na pojeździe silnikowym oraz istotna część jej masy oraz masy jej ładunku obciąża pojazd silnikowy; 5) „pojazd dwu- lub trzykołowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd dwukołowy, z przyczepą motocyklową lub bez niej, oraz każdy pojazd trzykołowy lub czterokołowy; 6) „pojazd zarejestrowany w państwie członkowskim” oznacza pojazd, który jest zarejestrowany lub dopuszczony do użytku w państwie członkowskim; 7) „pojazd historyczny” oznacza każdy pojazd, który jest uznany za historyczny przez państwo członkowskie rejestracji lub przez jeden z jego wyznaczonych organów dopuszczających i spełnia wszystkie następujące warunki: – został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu, – jego określony typ, zdefiniowany w odnośnym prawie unijnym lub krajowym, nie jest już produkowany, – jest zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym i nie dokonano w nim żadnych zasadniczych zmian właściwości technicznych jego głównych podzespołów; 8) „posiadacz dowodu rejestracyjnego” oznacza osobę prawną lub fizyczną, na której nazwisko lub nazwę pojazd jest zarejestrowany;				

	9) „badanie zdolności do ruchu drogowego” oznacza kontrolę zgodnie z załącznikiem I, której celem jest zapewnienie, aby pojazd mógł być bezpiecznie użytkowany na drogach publicznych i spełniał wymagane i obowiązkowe kryteria bezpieczeństwa i ochrony środowiska; 10) „homologacja” oznacza procedurę, za pomocą której państwo członkowskie poświadcza, że pojazd spełnia odpowiednie przepisy administracyjne i wymogi techniczne, o których mowa w dyrektywie 2002/24/WE, dyrektywie 2003/37/WE i dyrektywie 2007/46/WE; 11) „usterki” oznaczają defekty techniczne i inne przypadki niezgodności wykryte podczas badania zdolności do ruchu drogowego; 12) „świadcstwo zdolności do ruchu drogowego” oznacza zaświadczenie badania zdolności do ruchu drogowego wydane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów, zawierające wynik badania zdolności do ruchu drogowego; 13) „diagnosta” oznacza osobę upoważnioną przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ do przeprowadzenia badania zdolności do ruchu drogowego w stacji kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, w imieniu właściwego organu; 14) „właściwy organ” oznacza organ lub podmiot publiczny, któremu państwo				

	członkowskie powierzyło odpowiedzialność za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, w tym – w stosownych przypadkach – za przeprowadzanie badań zdatności do ruchu drogowego; 15) „stacja kontroli pojazdów” oznacza organ lub podmiot, publiczny lub prywatny, upoważniony przez państwo członkowskie do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego; 16) „organ nadzoru” oznacza organ lub organy ustanowione przez państwo członkowskie i odpowiedzialne za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Organ nadzoru może stanowić część właściwego organu lub właściwych organów; 17) „mała wyspa” oznacza wyspę liczącą mniej niż 5000 mieszkańców, niepołączoną z pozostałymi częściami terytorium za pomocą mostów lub tuneli drogowych; 18) „obszar słabo zaludniony” oznacza określony obszar o gęstości zaludnienia mniejszej niż pięć osób na kilometr kwadratowy; 19) „droga publiczna” oznacza drogę ogólnego użytku publicznego, taką jak droga lokalna, regionalna lub krajowa, droga główna, ekspresowa lub autostrada.				
Art. 4 ust. 1	Każde państwo członkowskie zapewnia, aby pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane zgodnie z niniejszą dyrektywą w	T	Wdrożono art. 81 ust. 1 i 2, art. 83 ust. 1– 3 ustawy z dnia 20 czerwca	Art. 81. 1. Właściciel pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub	-

	stacjach kontroli pojazdów upoważnionych przez państwo członkowskie, w którym pojazdy te są zarejestrowane.		1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego. 2. Badania techniczne dzieli się na badania okresowe, badania dodatkowe oraz badania co do zgodności z warunkami technicznymi. Art. 83. 1. Badanie techniczne przeprowadza się po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego, opłaty ewidencyjnej, w: 1) podstawowej stacji kontroli pojazdów - w zakresie: a) okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem lit. c, b) dodatkowych badań technicznych w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w lit. a, z zastrzeżeniem ust. 1a, c) badań technicznych przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami określonymi w lit. a, o ile stacja spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1 ustawy w zakresie długości stanowiska kontrolnego; 2) okręgowej stacji kontroli pojazdów - w zakresie: a) okresowego badania technicznego wszystkich pojazdów, b) dodatkowych badań technicznych w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w lit. a, c) badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych.	

				1a. Badanie techniczne w zakresie badań co do zgodności z warunkami technicznymi autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, pojazdu przeznaczonego do przewozu towarów niebezpiecznych, pojazdu zabytkowego, pojazdu marki „SAM”, pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym oraz pojazdu, dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych lub ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, a także dla którego określono dodatkowe wymagania w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego jest przeprowadzane wyłącznie w okręgowej stacji kontroli pojazdów. 2. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. 2a. Stację kontroli pojazdów mogą prowadzić następujące podmioty niebędące przedsiębiorcami:	

				1) szkoła lub centrum kształcenia, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów; 2) jednostka: a) organizacyjna służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, b) organizacyjna podległa lub nadzorowana przez Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw zdrowia, ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego i nauki lub ministra właściwego do spraw transportu, c) ochrony przeciwpożarowej, d) systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego. 2b. W stosunku do podmiotów, o których mowa w ust. 2a, stosuje się odpowiednio przepisy odnoszące się do przedsiębiorców określone w niniejszym rozdziale. 2c. Środki publiczne przekazywane na działalność podstawową podmiotów, o których mowa w ust. 2a, nie mogą być wykorzystane w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 2. 3. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który: 1) posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość; 3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia	

				korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom - dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej; 4) posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań; 5) posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów; 6) zatrudnia uprawnionych diagnostów. (Art. 1 pkt 11 projektu dokonuje zmiany brzmienia art. 83 ust. 1: Badanie techniczne przeprowadza się po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego i opłaty ewidencyjnej lub opłaty za przeprowadzenie badania technicznego, w). (Art. 1 pkt 11 lit. e projektu dokonuje zmiany brzmienia art. 83 ust. 2 przez dodanie zdania: Przepisu nie stosuje się do upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych komórek organizacyjnych lub stacji kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1.)	

				(Art. 1 pkt 10 lit. f projektu dokonuje zmiany brzmienia art. 83 ust. 2a pkt 1: szkoła, placówka kształcenia ustawicznego lub centrum kształcenia zawodowego, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów)	
Art. 4 ust. 2	Badania zdatności do ruchu drogowego są przeprowadzane przez państwo członkowskie rejestracji pojazdu, przez organ publiczny, któremu to państwo członkowskie powierzyło to zadanie, lub przez wyznaczone organy lub podmioty nadzorowane przez to państwo członkowskie, w tym upoważnione podmioty prywatne.	T	Wdrożono art. 83 ust. 2-3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	Art. 83. 2. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. 2a. Stację kontroli pojazdów mogą prowadzić następujące podmioty niebędące przedsiębiorcami: 1) szkoła lub centrum kształcenia, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów; 2) jednostka: a) organizacyjna służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, b) organizacyjna podległa lub nadzorowana przez Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw zdrowia, ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego i nauki lub ministra właściwego do spraw transportu, c) ochrony przeciwpożarowej, d) systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego. 2b. W stosunku do podmiotów, o których mowa w ust. 2a, stosuje się odpowiednio	

				przepisy odnoszące się do przedsiębiorców określone w niniejszym rozdziale. 2c. Środki publiczne przekazywane na działalność podstawową podmiotów, o których mowa w ust. 2a, nie mogą być wykorzystane w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 2. 3. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który: 1) posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość; 3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom - dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej; 4) posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań; 5) posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów; 6) zatrudnia uprawnionych diagnostów.	

				(Art. 1 pkt 10 lit. e projektu dokonuje zmiany brzmienia art. 83 ust. 2 przez dodanie zdania: Przepisu nie stosuje się do upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych komórek organizacyjnych lub stacji kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1.) (Art. 1 pkt 10 lit. f projektu dokonuje zmiany brzmienia art. 83 ust. 2a pkt 1: szkoła, placówka kształcenia ustawicznego lub centrum kształcenia zawodowego, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów)	
Art. 4 ust. 3	Zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych: a) zestaw informacji technicznych dotyczących układu hamulcowego, kierowniczego, widoczności, świateł, świateł odblaskowych, elementów układu elektrycznego, osi, kół, opon, zawieszenia, podwozia, elementów przymocowanych do podwozia, innych elementów i uciążliwości, niezbędne do badania zdolności do ruchu drogowego podzespołów podlegających badaniu, oraz wykorzystania zalecanych metod badania, zgodnie z załącznikiem I pkt 3; oraz	N			

	b)szczegółowe przepisy dotyczące formatu danych i procedur dostępu do odpowiednich informacji technicznych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art.19 ust.2. Producenci udostępniają informacje techniczne, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a), bezpłatnie lub po uzasadnionej cenie stacjom kontroli pojazdów i podnośnym właściwym organom w sposób niedyskryminujący. Komisja zbada możliwość ustanowienia jednego punktu dostępu do tych informacji technicznych.				
Art. 4 ust. 4	Państwa członkowskie zapewniają, aby prawo krajowe określało odpowiedzialność za utrzymanie pojazdu w stanie gwarantującym jego bezpieczeństwo i zdolność do ruchu drogowego.	T	Wdrożono art. 66 ust. 1 i 2, 81 ust. 1 oraz 132 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	Art. 66 ust. 1. Pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymywany, aby korzystanie z niego: 1) nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę; 2) nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych; 3) nie powodowało wydzielania szkodliwych substancji w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych; 4) nie powodowało niszczenia drogi; 5) zapewniało dostateczne pole widzenia kierowcy oraz łatwe, wygodne i pewne	

				posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy równoczesnym jej obserwowaniu; 6) nie powodowało zakłóceń radioelektrycznych w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych. ust. 2. Urządzenia i wyposażenie pojazdu, w szczególności zapewniające bezpieczeństwo ruchu i ochronę środowiska przed ujemnymi skutkami używania pojazdu, powinny być utrzymane w należyтым stanie oraz działać sprawnie i skutecznie. Art. 81. 1. Właściciel pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego. Art. 132 ust. 1. Policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie: 1) stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd: a) zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, b) zagraża porządkowi ruchu, c) narusza wymagania ochrony środowiska; 2) stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym	

				terminie lub termin badania nie został wyznaczony prawidłowo; 3) stwierdzenia, że badanie techniczne zostało dokonane przez jednostkę do tego nieupoważnioną; 4) uzasadnionego przypuszczenia, że dane dotyczące dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) zawarte w centralnej ewidencji pojazdów nie odpowiadają stanowi faktycznemu. ust. 4. W przypadku określonym w ust. 1 pkt 1 oraz w przypadku stwierdzenia zniszczenia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) w stopniu powodującym jego nieczytelność lub uzasadnionego podejrzenia podrobienia lub przerobienia dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego), dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) zatrzyma również jednostka upoważniona do przeprowadzania badań technicznych. Zatrzymany dokument przesyłany jest niezwłocznie organowi, który go wydał.	
Art. 5 ust. 1	Pojazdy są poddawane badaniu zdatności do ruchu drogowego co najmniej w następujących odstępach czasu, bez uszczerbku dla okresu elastyczności stosowanego przez państwa członkowskie na mocy ust. 3: a) pojazdy kategorii M₁ i N₁: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata; b) pojazdy kategorii M₁ użytkowane jako taksówki lub karetki, pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ i O₄: rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok;	T	Wdrożono art. 81 ust. 3-10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	Art. 81. 3. Okresowe badanie techniczne po raz pierwszy jest przeprowadzane przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. 4. Badaniu, o którym mowa w ust. 3, nie podlega: 1) nowy pojazd, dla którego wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzję o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu; 2) zarejestrowany pojazd:	

	c) pojazdy kategorii T₅ użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata.			a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu – w okresie od dnia pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego, ustalonego na podstawie ust. 5, lub b) w którego dowodzie rejestracyjnym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności – z wyjątkiem taksówki, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego. 5. Okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się corocznie, z zastrzeżeniem ust. 6-10. 6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji i nie później niż 2	

				lata od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania technicznego, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie od 5 do 9, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym. 7. Okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej oraz motoroweru przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania. 8. Przepisy ust. 6 i 7 dotyczą również pojazdów, o których mowa w ust. 6 i 7, zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą. W tym przypadku za dzień pierwszej rejestracji, o której mowa w ust. 6 i 7, przyjmuje się dzień pierwszej rejestracji za granicą. 9. Okresowe badanie techniczne autobusu przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie co 6 miesięcy. 10. Przyczepa lekka i pojazd zabytkowy nie podlegają okresowym badaniom technicznym. W przypadku pojazdu zabytkowego, wykorzystywanego do	

				zarobkowego transportu drogowego podlega on corocznym badaniom technicznym.	
Art. 5 ust. 2	Państwa członkowskie określają odpowiednią częstotliwość, z jaką pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm ³ , należy poddawać badaniu zdatności do ruchu drogowego.	T	Wdrożono art. 81 ust. 6 i 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	Art. 81 ust. 6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji i nie później niż 2 lata od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania technicznego, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie od 5 do 9, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym. ust. 7. Okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej oraz motoroweru przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania.	
Art. 5 ust. 3	Państwo członkowskie lub właściwe organy mogą określić rozsądny okres, w którym należy przeprowadzić badanie zdatności do	T	Wdrożono art. 81 ust. 5-7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.	Art. 81 5. Okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się corocznie, z zastrzeżeniem ust. 6-10.	

	ruchu drogowego, nieprzekraczający częstotliwości określonych w ust.1.		– Prawo o ruchu drogowym; art. 1 pkt 9 lit. c w art. 81 ust. 14a i art. 1 pkt 11 lit. b w art. 83 ust. 1aa projektu	6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji i nie później niż 2 lata od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania technicznego, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie od 5 do 9, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym. 7. Okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej oraz motoroweru przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania. Art. 81 ust. 14a. W przypadku przeprowadzenia okresowego badania technicznego nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą tego badania i nie później niż 30 dni po upływie wyznaczonej daty tego	

				badania, termin następnego okresowego badania technicznego ustala się, licząc od wyznaczonej daty tego badania. Art. 83 ust. 1aa. Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie pobiera się w przypadku przeprowadzenia badania technicznego po upływie 30 dni od wyznaczonej daty tego badania. Opłaty nie pobiera się za przeprowadzenie badania technicznego, dla którego wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie: 1) czasowego wycofania pojazdu z ruchu zgodnie z art. 78a albo 2) uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, w związku z którym pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu, albo 3) uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną.	
Art. 5 ust. 4	Niezależnie od daty przeprowadzenia ostatniego badania zdatności pojazdu do ruchu drogowego, państwo członkowskie lub odnośny właściwy organ może zażądać, aby pojazd został poddany badaniu zdatności do ruchu drogowego przed upływem terminów, o których mowa w ust. 1 i 2, w następujących przypadkach: – po wypadku mającym wpływ na główne elementy odpowiadające za bezpieczeństwo pojazdu, takie jak koła, zawieszenie, strefy zgniotu, układy poduszek powietrznych, układ kierowniczy lub hamulce,	T	Wdrożono art. 81 ust. 11 i 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;	Art. 81 ust. 11. Niezależnie od badań, o których mowa w ust. 3–5, dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd: 1) skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego: a) w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska, b) który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 5, lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny	Mając na względzie fakultatywny charakter normy, zdecydowano o nie wprowadzaniu badania technicznego w przypadku pojazdu, który osiągnął

	– w przypadku dokonania zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska, – w przypadku zmiany posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu, – w przypadku gdy pojazd osiągnął przebieg 160 000 km, – w przypadkach gdy bezpieczeństwo ruchu drogowego jest poważnie zagrożone.			wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogące stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego; 2) skierowany przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu: a) w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji, b) jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym, lub narusza wymagania ochrony środowiska; 2a) skierowany przez starostę po otrzymaniu: a) informacji, o której mowa w art. 54f ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, b) wniosku organu kontroli ruchu drogowego o konieczności przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego pojazdu kategorii M2, M3, N2 i N3, przyczepy kategorii O3 i O4 i ciągnika kołowego kategorii T5 użytkowanego na drodze publicznej do wykonywania zarobkowego przewozu rzeczy; 3) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym, z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem; 4) który ma być używany jako taksówka, pojazd uprzywilejowany, pojazd do nauki jazdy, pojazd do przeprowadzania egzaminu	przebieg 160.000 km.

				państwowego lub pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych; 5) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze szkody istotnej; 6) w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego; 7) dla którego określono wymagania techniczne w przepisach o podatku od towarów i usług, w przepisach o podatku dochodowym od osób fizycznych lub w przepisach o podatku dochodowym od osób prawnych; 8) autobus, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi; 9) dla którego określono dodatkowe wymagania techniczne w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego; 10) wyposażony w blokadę alkoholową. ust. 12. Badanie techniczne pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu może być przeprowadzone po przedstawieniu dokumentu wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego,	

				stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego.	
Art. 6 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do kategorii pojazdów objętych niniejszą dyrektywą, z wyjątkiem kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm ³ , badania zdatności do ruchu drogowego obejmowały co najmniej obszary, o których mowa w załączniku I pkt 2.	T	Wdrożono art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym Wdrożono § 2 ust. 1-3 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.)	Art. 81 ust. 15. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych oraz wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach, uwzględniając w szczególności zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu. § 2 ust. 1. Zakres okresowego badania technicznego pojazdu obejmuje: 1) identyfikację pojazdu, w tym: a) sprawdzenie cech identyfikacyjnych oraz ustalenie i porównanie zgodności faktycznych danych pojazdu z danymi w: - dowodzie rejestracyjnym, - pozwoleniu czasowym, w tym dla pojazdu, o którym mowa w art. 70d ust. 3 ustawy wraz z kartą pojazdu, o ile została wydana, - karcie pojazdu dla pojazdu zarejestrowanego, o ile została wydana, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy, - pokwitowaniu, o którym mowa w art. 132 ust. 2 ustawy, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy, b) sprawdzenie prawidłowości oznaczeń i stanu tablic rejestracyjnych pojazdu; sprawdzenie nie dotyczy badania, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, z wyjątkiem	

				pojazdów zarejestrowanych czasowo na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. c ustawy, c) sprawdzenie zgodności z danymi zgromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1, 8-10, 12, 13 oraz 15 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy, oraz danych osobowych właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu; 2) sprawdzenie dodatkowego wyposażenia pojazdu; 3) sprawdzenie i ocenę prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, w tym sprawdzenie i ocenę: a) stanu technicznego ogumienia, w tym prawidłowości doboru obciążenia, prędkości i przeznaczenia właściwego dla danego typu pojazdu, b) prawidłowości działania, ustawienia i własności świetlnych świateł zewnętrznych, w tym prawidłowości działania urządzeń sygnalizacyjnych, c) stanu technicznego, skuteczności i równomierności działania hamulców, d) prawidłowości działania układu kierowniczego, stanu technicznego jego połączeń oraz wielkości ruchu jałowego koła kierownicy, w tym prawidłowości ustawienia i zamocowania kół jezdnych, e) stanu technicznego zawieszenia, f) instalacji elektrycznej,	

				g) stanu technicznego nadwozia, podwozia i ich osprzętu oraz przedmiotów wyposażenia, h) stanu technicznego układu wydechowego - w uzasadnionych przypadkach pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju oraz ocenę stanu technicznego sygnału dźwiękowego, i) emisji zanieczyszczeń gazowych lub zadymienia spalin, jeżeli pojazd jest napędzany silnikiem o spalaniu wewnętrznym; 4) sprawdzenie warunków dodatkowych dla pojazdów, określonych w § 17-22, § 38-42 i § 52 rozporządzenia o warunkach technicznych. 2. W przypadku pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego wykonuje się zakres badania technicznego pojazdu określony w pkt 0-10.6 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia, stosując warunki techniczne, na podstawie których pojazd został uznany za zabytkowy. 2a. W odniesieniu do pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego, z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu, w przypadku badania, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, wykonuje się jedynie zakres okresowego badania technicznego pojazdu określony w dziale Ia załącznika nr 1 do rozporządzenia, pod warunkiem, że pojazd ten jest pojazdem, o którym mowa w:	

				1) art. 81 ust. 4 pkt 1 i pkt 2 lit. a ustawy, albo 2) art. 81 ust. 4 pkt 2 lit. b, jeżeli termin ważności badania technicznego określony w dokumentach, o których mowa w tym przepisie, nie jest dłuższy niż termin ważności badania technicznego ustalony na podstawie art. 81 ust. 5-10 ustawy. 3. Wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek dokonywanej podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia, a wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek podczas przeprowadzania dodatkowego badania technicznego określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.	
Art. 6 ust. 2	W odniesieniu do każdego obszaru, o którym mowa w ust. 1, właściwe organy państwa członkowskiego lub stacja kontroli pojazdów przeprowadzają badanie zdolności do ruchu drogowego, uwzględniając przynajmniej elementy, o których mowa w załączniku I pkt 3, oraz stosując zalecaną lub równoważną metodę zatwierdzoną przez właściwy organ, mającą zastosowanie do badań tych elementów, zgodnie z załącznikiem I pkt 3. Badanie może także objąć sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy tego pojazdu odpowiadają wymaganiom charakterystykom dotyczącym bezpieczeństwa i środowiska,	T	Wdrożono art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym Wdrożono § 2 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia	Art. 81 ust. 15. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych oraz wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach, uwzględniając w szczególności zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu. § 2 ust. 3. Wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek dokonywanej podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia, a wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek podczas	

	które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji. Badania są wykonywane z wykorzystaniem aktualnie dostępnych technik i sprzętu bez demontażu czy usuwania jakichkolwiek części pojazdu za pomocą narzędzi.		26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach; art. 1 pkt 9 lit. b w art. 81 ust. 12b i 12c projektu	przeprowadzania dodatkowego badania technicznego określa załącznik nr 2 do rozporządzenia. Art. 81 ust. 12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. W dokumentacji fotograficznej zamieszcza się wyraźne zdjęcia przedstawiające bryłę pojazdu na stanowisku kontrolnym do wykonywania badań technicznych wraz z tablicą rejestracyjną i zdjęcie przedstawiające wskazanie drogomierza oraz informacje dotyczące daty i godziny wykonania dokumentacji. Dokumentacji fotograficznej nadaje się numer tożsamy z numerem z rejestru badań technicznych pojazdów. 12c. Dokumentację fotograficzną przechowuje się w stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów niszczy dokumentację fotograficzną, w sposób uniemożliwiający identyfikację pojazdu, którego dotyczyła, po upływie okresu jej przechowywania.	

Art. 6 ust. 3	Państwa członkowskie określają obszary, elementy i właściwe metody badania w odniesieniu do kategorii pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm ³	T	Wdrożono art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	Art. 81 ust. 15. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych oraz wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach, uwzględniając w szczególności zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu.	
Art. 7 ust. 1	W odniesieniu do każdego elementu objętego badaniem, w załączniku I zawarto minimalny wykaz możliwych usterek wraz ze wskazaniem ich wagi.	T	Wdrożono § 2 ust. 3 i 5 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu	§ 2 ust. 3. Wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek dokonywanej podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia, a wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek podczas przeprowadzania dodatkowego badania technicznego określa załącznik nr 2 do rozporządzenia	

			przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	ust. 5. Wytyczne dotyczące oceny usterek ujawnionych w trakcie przeprowadzania badania technicznego pojazdu zawarto w kolumnie czwartej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 do rozporządzenia.	
Art. 7 ust. 2	Usterki stwierdzone podczas badań okresowych pojazdów są klasyfikowane do jednej z następujących kategorii: a) usterki drobne bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub oddziaływania na środowisko oraz inne drobne niezgodności, b) usterki poważne, które mogą zagrażać bezpieczeństwu pojazdu lub oddziaływać na środowisko lub stwarzać zagrożenie dla innych użytkowników dróg, lub inne istotniejsze niezgodności, c) usterki niebezpieczne stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub oddziaływujące na środowisko, które uzasadniają możliwość wydania przez państwo członkowskie lub jego właściwe organy zakazu użytkowania pojazdu na drogach publicznych.	T	Wdrożono § 2 ust. 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	§ 2 ust. 4. Stwierdzone w trakcie badania technicznego usterki dzieli się na trzy grupy: 1) usterki drobne - usterki techniczne niemające istotnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochrony środowiska; 2) usterki istotne - usterki techniczne mogące naruszać bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochrony środowiska; 3) usterki stwarzające zagrożenie - usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, niezależnie od okoliczności.	
Art. 7 ust. 3	Pojazd, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej kategorii, o których mowa w ust. 2, klasyfikuje się do najpoważniejszej kategorii usterek. Pojazd, w którym stwierdzono szereg usterek w tych samych obszarach kontroli, jakie zidentyfikowano w zakresie badania, o	T	Wdrożono § 2 ust. 6-8 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki	§ 2 ust. 6. W przypadku uznania stanu technicznego za niezadowalający w obrębie jednej usterki, o której mowa w kolumnie trzeciej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 do rozporządzenia, co do której ocena danej usterki może zostać zakwalifikowana do więcej niż jednej grupy wytycznych, o	

	którym mowa w załączniku I pkt 2, można zaklasyfikować do kolejnej najpoważniejszej kategorii usterek, jeżeli można wykazać, że połączone skutki tych usterek stwarzają większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.		Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	których mowa w kolumnie czwartej tych załączników, uprawniony diagnosta podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu usterki do odpowiedniej grupy. ust. 7. W przypadku uznania stanu technicznego za niezadowalający w obrębie kilku usterek, o których mowa w kolumnie trzeciej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 do rozporządzenia, a które należą do różnych grup usterek, uprawniony diagnosta określa wynik badania technicznego na podstawie najbardziej poważnej usterki. ust. 8. W przypadku uznania stanu technicznego za niezadowalający w obrębie kilku usterek, o których mowa w kolumnie trzeciej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 2 do rozporządzenia, a które należą do tej samej grupy usterek, uprawniony diagnosta podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu usterek do wyższej grupy usterek, jeżeli ich skumulowany wpływ skutkuje wzrostem zagrożenia powodowanego przez pojazd.	
Art. 8 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ, które przeprowadziły badanie zdolności do ruchu drogowego danego pojazdu, wydał dla tego pojazdu świadectwo zdolności do ruchu drogowego, w którym znajdują się co najmniej znormalizowane elementy odpowiednich zharmonizowanych kodów Unii określonych w załączniku II.	T	Wdrożono § 2 ust. 9, § 4 ust. 4, załącznik nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania	§ 2 ust. 9. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu jest określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia. Załącznik nr 3 Wzór Zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. § 4 ust. 4. Po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego pojazdu uprawniony diagnosta niezwłocznie dokonuje wpisu o wyniku tego badania do rejestru badań	

			badan technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badan technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. poz. 1787)	technicznych pojazdów, zwanego dalej „rejestrem”, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów z wyłączeniem przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, a także dokonuje wpisu terminu następnego badania technicznego do dowodu rejestracyjnego pojazdu, o ile jest dostępny, oraz wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. § 1 pkt 2 Załącznik nr 3 otrzymuje brzmienie do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.	
Art. 8 ust. 2	Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwe organy udostępniły osobie, która przedstawiła pojazd do badania,	T	Wdrożono § 4 ust. 4 i § 6 ust. 10 rozporządzenia Ministra Transportu,	§ 4 ust. 4. Po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego pojazdu uprawniony diagnosta niezwłocznie dokonuje wpisu o wyniku tego badania do rejestru badań technicznych pojazdów, zwanego dalej	

	świadczenie zdatości do ruchu drogowego lub – w przypadku ustanowienia elektronicznego systemu świadectw zdatości do ruchu drogowego – uwierzytelniony wydruk takiego świadectwa.		Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	„rejestr”, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów z wyłączeniem przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, a także dokonuje wpisu terminu następnego badania technicznego do dowodu rejestracyjnego pojazdu, o ile jest dostępny, oraz wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. § 6 ust. 10. Na wniosek posiadacza pojazdu uprawniony diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów wydaje na podstawie rejestru duplikat zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.	
Art. 8 ust. 3	Bez uszczerbku dla art. 5, w przypadku przerejestrowania pojazdu już zarejestrowanego w innym państwie członkowskim każde państwo członkowskie uznaje świadectwo zdatości do ruchu drogowego wydane przez to inne państwo członkowskie, tak jak gdyby samo wydało to świadectwo, pod warunkiem że świadectwo zdatości do ruchu drogowego jest wciąż ważne w granicach częstotliwości ustanowionych dla okresowych badań zdatości do ruchu drogowego przez państwo członkowskie, które dokonuje przerejestrowania. W przypadku wątpliwości państwo członkowskie dokonujące przerejestrowania może sprawdzić ważność świadectwa zdatości do ruchu drogowego przed jego uznaniem. Państwa	T	Wdrożono art. 81 ust. 4, 8, 14 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym; art. 1 pkt 9 lit. c w art. 81 ust. 14a projektu	Art. 81 ust. 4. Badaniu, o którym mowa w ust. 3, nie podlega: 1) nowy pojazd, dla którego wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzję o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu; 2) zarejestrowany pojazd: a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu – w okresie od dnia pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego, ustalonego na podstawie ust. 5, lub b) w którego dowodzie rejestracyjnym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ państwa członkowskiego	

	członkowskie przekazują Komisji opis świadectwa zdatności do ruchu drogowego przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja informuje komitet, o którym mowa w art. 19. Niniejszy ustęp ten nie ma zastosowania do pojazdów kategorii L3e, L4e, L5e i L7e.			przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności – z wyjątkiem taksówki, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego. ust. 8. Przepisy ust. 6 i 7 dotyczą również pojazdów, o których mowa w ust. 6 i 7, zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą. W tym przypadku za dzień pierwszej rejestracji, o której mowa w ust. 6 i 7, przyjmuje się dzień pierwszej rejestracji za granicą. ust. 14. Termin ważności badania technicznego pojazdu, o którym mowa w ust. 4 pkt 2 lit. b, uznaje się, o ile nie jest dłuższy niż termin ważności badania technicznego ustalany na podstawie ust. 5–10. ust. 14a. W przypadku przeprowadzenia okresowego badania technicznego nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą tego badania i nie później niż 30 dni po upływie wyznaczonej daty tego badania termin następnego okresowego badania technicznego ustala się, licząc od wyznaczonej daty tego badania.	

Art. 8 ust. 4	Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 4 oraz ust. 3 niniejszego artykułu państwa członkowskie uznają, co do zasady, ważność świadectwa zdatności do ruchu drogowego w przypadku zmiany właściciela pojazdu, dla którego wydano ważne poświadczenie przeprowadzenia okresowego badania zdatności do ruchu drogowego.	T	Wdrożono art. 72 ust. 1 pkt 4, art. 78 ust. 1 i art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym; rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	Art. 72 ust. 1. Rejestracji dokonuje się na podstawie: 4) zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest wymagane albo dowodu rejestracyjnego pojazdu lub innego dokumentu wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego, potwierdzającego wykonanie oraz termin ważności badania technicznego; Art. 78 ust. 1. W razie przeniesienia na inną osobę własności pojazdu zarejestrowanego, dotychczasowy właściciel przekazuje nowemu właścicielowi dowód rejestracyjny i kartę pojazdu, jeżeli była wydana. Art. 82 ust. 1. Organ dokonujący rejestracji pojazdu wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdu.	
Art. 8 ust. 5	Od dnia 20 maja 2018 r., a najpóźniej do dnia 20 maja 2021 r., stacje kontroli pojazdów przekazują drogą elektroniczną właściwemu organowi danego państwa członkowskiego informacje zawarte w wystawionych przez nie świadectwach zdatności do ruchu drogowego. Informacje te przekazuje się w rozsądnym terminie po wydaniu każdego świadectwa zdatności do	T	Wdrożono art. 1 pkt 9 w art. 80b ust. 1 pkt 10 i 15 oraz art. 1 pkt 10 w art. 80ba ust. 1 pkt 6 i ust. 3 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy –	Art. 80b ust. 1. W ewidencji gromadzi się następujące dane: 10) o badaniach technicznych pojazdu; 15) o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego. (Art. 1 pkt 6 lit. a projektu dokonuje zmiany brzmienia art. 80b ust. 1 pkt 10: o badaniach technicznych pojazdu oraz czynnościach	

	ruchu drogowego. Do chwili upływu późniejszego z tych terminów stacje kontroli pojazdów mogą przekazywać odnośne informacje właściwemu organowi w dowolny inny sposób. Państwa członkowskie określają okres, przez jaki właściwy organ ma przechowywać te informacje. Okres ten nie może być krótszy niż 36 miesięcy bez uszczerbku dla krajowych systemów podatkowych państw członkowskich.		Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 1273, z późn. zm.)	diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu) Art. 80ba ust. 1. Dane, o których mowa w art. 80b ust. 1, są przekazywane do ewidencji: 6) przez stacje kontroli pojazdów - z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3, w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 10 i 15, oraz w przypadku przeprowadzania badania technicznego pojazdu niezarejestrowanego także pkt 1 i 13; ust. 3. Podmioty wymienione w ust. 1 wprowadzają dane do ewidencji w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych do ewidencji, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemów teleinformatycznych obsługujących zadania realizowane przez te podmioty.	
Art. 8 ust. 6	Państwa członkowskie zapewniają, aby - do celów kontroli drogomierza, w przypadku gdy jest on standardowo zainstalowany - informacje dotyczące poprzedniego badania zdatności do ruchu drogowego były dostępne diagnostom niezwłocznie po ich udostępnieniu drogą elektroniczną. Stwierdzone manipulacje mechanizmem drogomierza w celu zmniejszenia lub zafałszowania przebiegu pojazdu podlegają skutecznym, proporcjonalnym, odstraszającym i niedyskryminującym sankcjom.		Wdrożono § 2 ust. 9, § 5 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych	§ 2 ust. 9. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu jest określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia. Załącznik nr 3 Wzór Zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. § 5 ust. 2. W rejestrze zamieszcza się dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Zakres wymaganych danych	

			pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach; art. 80ba ust. 1 pkt 6, art. 80c ust. 1 pkt 26 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustaw; art. 80a ust. 2 pkt 3 lit. c, art. 80b ust. 1 pkt 21 i 22, art. 306a ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie	zamieszczanych w rejestrze związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu jest określony w załączniku nr 8 do rozporządzenia. Załącznik nr 8 Zakres wymaganych danych zamieszczanych w rejestrze związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu (ust. 2 pkt 19). Art. 80ba ust. 1. Dane, o których mowa w art. 80b ust. 1, są przekazywane do ewidencji: 6) przez stacje kontroli pojazdów - z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3, w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 10 i 15, oraz w przypadku przeprowadzania badania technicznego pojazdu niezarejestrowanego także pkt 1 i 13. Art. 80c ust. 1. Dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się, o ile są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań, następującym podmiotom: 26) stacjom kontroli pojazdów. Art. 80a ust. 2 pkt 3 W ewidencji gromadzi się dane o pojazdach, wymienionych w art. 71 ust. 1, które nie zostały zarejestrowane, w stosunku do których: c) dokonano wymiany licznika przebiegu pojazdu (drogomierza) i odczytu wskazania wymienionego drogomierza lub dokonano	

			ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. 870)	odczytu wskazania drogomierza w czasie kontroli. Art. 80b ust. 1. W ewidencji gromadzi się następujące dane: 21) o wymianie drogomierza; 22) o odczycie wskazania drogomierza w czasie kontroli. Art. 306a § 1. Kto zmienia wskazanie drogomierza pojazdu mechanicznego lub ingeruje w prawidłowość jego pomiaru, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5. § 2. Tej samej karze podlega, kto zleca innej osobie wykonanie czynu, o którym mowa w § 1. § 3. W wypadku mniejszej wagi, sprawca czynu określonego w § 1 lub 2, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.	
Art. 8 ust. 7	Państwa członkowskie zapewniają, aby wyniki badania zdadności do ruchu drogowego były niezwłocznie przekazywane lub udostępniane drogą elektroniczną organowi odpowiedzialnemu za rejestrację pojazdu. Powiadomienie to zawiera informacje zawarte w świadectwie zdadności do ruchu drogowego.	T	Wdrożono art. 80c ust. 1 pkt 14 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustaw	Art. 80c ust. 1. Dane zgromadzone w ewidencji udostępnia się, o ile są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań, następującym podmiotom: 14) organom właściwym w sprawach rejestracji pojazdów;	
Art. 9 ust. 1	W przypadku jedynie drobnych usterek uznaje się, że badanie zostało przeprowadzone z wynikiem pozytywnym, usterki zostają usunięte, a pojazd nie wymaga ponownego badania.		Wdrożono § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i	§ 6 ust. 1. W przypadku gdy w pojeździe nie stwierdzono żadnych usterek lub stwierdzono usterki drobne, uprawniony diagnosta określa wynik badania technicznego pojazdu jako pozytywny i:	

			Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	1) zgodnie z art. 82 ust. 2 ustawy zamieszcza odpowiedni wpis w dowodzie rejestracyjnym pojazdu; 2) wystawia zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu oraz w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, wystawia dokument identyfikacyjny pojazdu; 3) informuje posiadacza pojazdu o rodzaju stwierdzonych usterek drobnych i konieczności ich usunięcia, zamieszczając stosowne adnotacje w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.	
Art. 9 ust. 2	W przypadku poważnych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ decyduje o okresie, przez który dany pojazd może być użytkowany zanim wymagane będzie poddanie go ponownemu badaniu zdolności do ruchu drogowego. Ponowne badanie odbywa się w okresie określonym przez państwa członkowskie lub właściwy organ, lecz nie później niż dwa miesiące od pierwotnego badania.		Wdrożono § 6 ust. 2 i 6 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	§ 6 ust. 2. W przypadku gdy w pojeździe stwierdzono usterki istotne, uprawniony diagnosta zamieszcza wpis o nich w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i określa wynik badania technicznego jako negatywny. Uprawniony diagnosta informuje posiadacza pojazdu o konieczności przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, o którym mowa w ust. 6. 6. Badania technicznego pojazdu polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, w którym stwierdzono usterki, dokonuje się w zakresie ich usunięcia, jeżeli w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia badania sprawdzenia dokonuje stacja, w której te usterki stwierdzono. Po wykonaniu badania polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów uprawniony diagnosta, po stwierdzeniu, że wszystkie usterki istotne oraz usterki stwarzające	

				zagrożenie zostały usunięte, wpisuje do dowodu rejestracyjnego kolejny termin okresowego badania technicznego. Termin ten jest liczony, poczynając od daty przeprowadzenia badania, w którym stwierdzono te usterki.	
Art. 9 ust. 3	W przypadku niebezpiecznych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ mogą postanowić, że dany pojazd nie może być użytkowany na drogach publicznych oraz zatrzymać dopuszczenie do ruchu drogowego na czas określony, bez obowiązku ponownej rejestracji, do czasu usunięcia usterek i wydania nowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego potwierdzającego zdatność pojazdu do ruchu drogowego.		Wdrożono § 6 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	§ 6 ust. 3. W przypadku gdy w pojeździe stwierdzono usterki stwarzające zagrożenie, uprawniony diagnosta zamieszcza wpis o nich w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i określa wynik badania technicznego jako negatywny. Uprawniony diagnosta zatrzymuje dowód rejestracyjny i w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu dokonuje wpisu „zatrzymano dowód rejestracyjny nr.....”, z zastrzeżeniem ust. 5.	
Art. 10 ust. 1	Stacja kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie zdatności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na jego terytorium, wydaje dla każdego pojazdu, który pozytywnie przeszedł takie badanie, poświadczenie na przykład w postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, naklejki, świadectwa lub jakiegokolwiek innej łatwo	T	Wdrożono art. 71 ust. 1, art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;	Art. 71 ust. 1. Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe. Przepis ten nie dotyczy pojazdów, o których mowa w ust. 3.	

	dostępnej informacji. Poświadczenie wskazuje termin, w jakim należy przeprowadzić następne badanie zdatności do ruchu drogowego. Państwa członkowskie przekazują Komisji opis tego poświadczenia przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja informuje następnie komitet, o którym mowa w art. 19.		§ 4 ust. 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	Art. 82 ust. 1. Organ dokonujący rejestracji pojazdu wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdu. § 4 ust. 4. Po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego pojazdu uprawniony diagnosta niezwłocznie dokonuje wpisu o wyniku tego badania do rejestru badań technicznych pojazdów, zwanego dalej „rejestrem”, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów z wyłączeniem przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, a także dokonuje wpisu terminu następnego badania technicznego do dowodu rejestracyjnego pojazdu, o ile jest dostępny, oraz wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.	
Art. 10 ust. 2	W przypadku gdy pojazd objęty badaniem należy do kategorii pojazdów, które nie podlegają rejestracji w państwie członkowskim, w którym dopuszczono go do ruchu, to państwo członkowskie może wymagać umieszczenia poświadczenia przeprowadzenia badania w widocznym miejscu na tym pojeździe.	N			
Art. 10 ust. 3	Do celów swobodnego obrotu każde państwa członkowskie uznaje poświadczenie wydane przez stację kontroli	T	Wdrożono art. 72 ust. 1 pkt 4, art. 81 ust. 4 i ust. 14 ustawy	Art. 72. ust. 1. Rejestracji dokonuje się na podstawie: 4) zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest	-

	pojazdów lub właściwy organ innego państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.		z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym; rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	wymagane albo dowodu rejestracyjnego pojazdu lub innego dokumentu wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego, potwierdzającego wykonanie oraz termin ważności badania technicznego; Art. 81 ust. 4. Badaniu, o którym mowa w ust. 3, nie podlega: 1) nowy pojazd, dla którego wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzję o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu; 2) zarejestrowany pojazd: a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu - w okresie od dnia pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego, ustalonego na podstawie ust. 5, lub b) w którego dowodzie rejestracyjnym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności – z wyjątkiem taksówki, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu	

				przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego. 14. Termin ważności badania technicznego pojazdu, o którym mowa w ust. 4 pkt 3 lit. b, uznaje się, o ile nie jest dłuższy niż termin ważności badania technicznego ustalany na podstawie ust. 5–10.	
Art. 11 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, aby wyposażenie i przyrządy wykorzystywane do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego były zgodne z minimalnymi wymogami technicznymi określonymi w załączniku III.	T	Wdrożono art. 83 ust. 3 pkt 4 i 5 i ust. 4, art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. a, art. 84a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym; rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z	Art. 83 ust. 3. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który: 4) posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań; 5) posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów; 4. Poświadczenie, o którym mowa w ust. 3 pkt 5, wydaje za opłatą, w drodze decyzji, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, po dokonaniu sprawdzenia stacji kontroli pojazdów. Poświadczenie zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania. Art. 83b ust. 2. W ramach wykonywanego nadzoru starosta: 1) co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie:	

			dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne (Dz. U. poz. 275); art. 1 pkt 13 w art. 83ad i art. 1 pkt 22 w art. 140mc ust. 1 projektu	a) zgodności stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3, (art. 1 pkt 14 projektu dokonuje zmiany brzmienia art. 83b ust. 2 pkt 1: W ramach wykonywanego nadzoru starosta: 1) przeprowadza, co najmniej raz w roku, kontrole sprawdzające przedsiębiorców i inne podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów w zakresie: a) zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 i w art. 83ad.) Art. 84a ust. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowe wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie; Art. 83ad. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów zapewnia przeprowadzanie badań technicznych przez diagnostów, przy użyciu wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w warunkach lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych. Art. 140mc ust. 1. Przedsiębiorca i inny podmiot prowadzące stacje kontroli pojazdów, którzy rażąco naruszyli warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, podlegają karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł.	

Art. 11 ust. 2	Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ utrzymywały wyposażenie i przyrządy do przeprowadzania badań w stanie zgodnym ze specyfikacjami dostarczonymi przez producentów.	T	Wdrożono art. 83b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym; § 14 ust. 5 – 10 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne	Art. 83b ust. 2. W ramach wykonywanego nadzoru starosta: 1) co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie: a) zgodności stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3, (art. 1 pkt 14 projektu dokonuje zmiany brzmienia art. 83b ust. 2 pkt 1: W ramach wykonywanego nadzoru starosta: 1) przeprowadza, co najmniej raz w roku, kontrole okresowe sprawdzające przedsiębiorców i inne podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów w zakresie: a) zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 i w art. 83ad.) § 14 ust. 5. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz inne wyposażenie stacji kontroli pojazdów, określone w tabeli stanowiącej załącznik nr 2 do rozporządzenia, może być wykorzystywane do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, jeżeli zostało poddane ocenie zgodności, a także posiada oznakowanie CE, jeżeli jest ono wymagane przepisami o systemie oceny zgodności. 6. Stacja kontroli pojazdów powinna posiadać deklarację zgodności dla urządzeń i przyrządów, w stosunku do których jest to wymagane, sporządzoną w języku polskim. Dopuszcza się posiadanie deklaracji zgodności w innym języku wraz z jej tłumaczeniem na język polski.	

				7. Wyposażenie wymienione w lp. 2, 10, 13-16 tabeli, o której mowa w ust. 5, może być wykorzystywane w stacji kontroli pojazdów, jeżeli spełnia dodatkowe wymagania, określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia. 8. Potwierdzeniem spełnienia dodatkowych wymagań, o których mowa w ust. 7, jest dokument wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji w zakresie warunków dopuszczenia urządzeń kontroli stanu technicznego pojazdów. 9. Rejestr wyposażenia, które uzyskało potwierdzenie spełnienia dodatkowych wymagań, o których mowa w ust. 7, prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. 10. Wyposażenie wymienione w tabeli, o której mowa w ust. 5, z wyjątkiem urządzeń i przyrządów, które podlegają okresowej kontroli metrologicznej lub okresowemu badaniu przeprowadzanemu przez właściwy organ dozoru technicznego, podlega okresowej kontroli eksploatacyjnej. 11. Na stacji kontroli pojazdów powinny znajdować się dokumenty z okresowej kontroli eksploatacyjnej, metrologicznej i dozoru technicznego.	
Art. 11 ust. 3	Przyrządy wykorzystywane do pomiarów muszą być okresowo kalibrowane zgodnie z załącznikiem III i sprawdzane zgodnie ze specyfikacjami dostarczonymi przez dane państwo członkowskie lub producenta przyrządów.	T	Projektowane rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych wymagań w		

			stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne		
Art. 12 ust. 1	Stacje kontroli pojazdów, w których diagności przeprowadzają badania zdolności do ruchu drogowego, są upoważniane przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ.	T	Wdrożono art. 83 ust. 2-2c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;	Art. 83 ust. 2. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. 2a. Stację kontroli pojazdów mogą prowadzić następujące podmioty niebędące przedsiębiorcami: 1) szkoła lub centrum kształcenia, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów; 2) jednostka: a) organizacyjna służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, b) organizacyjna podległa lub nadzorowana przez Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw zdrowia, ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego i nauki lub ministra właściwego do spraw transportu, c) ochrony przeciwpożarowej, d) systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego. ust. 2b. W stosunku do podmiotów, o których mowa w ust. 2a, stosuje się odpowiednio przepisy odnoszące się do przedsiębiorców określone w niniejszym rozdziale.	

			art. 1 pkt 5 w art. 80a ust. 2a, art. 1 pkt 6 lit. a tiret drugie w art. 80b ust. 1 pkt 10a i 10b, art. 1 pkt 6 lit. b w art. 80b ust. 1a, art. 1 pkt 6 lit. c w art. 80b ust. 2, art. 1 pkt 7 lit. a w art. 80ba ust. 1 pkt 1, art. 1 pkt 7 lit. b w art. 80ba ust. 1 pkt 10, art. 1 pkt 12 w art. 83a w ust. 3 pkt 6 oraz art. 1 pkt 13 w art. 83ae	ust. 2c. Środki publiczne przekazywane na działalność podstawową podmiotów, o których mowa w ust. 2a, nie mogą być wykorzystane w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 2. (Art. 1 pkt 10 lit. e projektu dokonuje zmiany brzmienia art. 83 ust. 2 przez dodanie zdania: Przepisu nie stosuje się do upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych komórek organizacyjnych lub stacji kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1.) (Art. 1 pkt 11 lit. f projektu dokonuje zmiany brzmienia art. 83 ust. 2a pkt 1: szkoła, placówka kształcenia ustawicznego lub centrum kształcenia zawodowego, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów) Art. 80a ust. 2a: „2a. W ewidencji gromadzi się również dane o: 1) stacjach demontażu lub punktach zbierania pojazdów; 2) diagnostach; 3) przedsiębiorcach i innych podmiotach prowadzących stację kontroli pojazdów.”; Art. 80b ust. 1 10a) o diagnostach: a) imię i nazwisko,	

				b) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – datę urodzenia, serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, c) numer ewidencyjny, d) numer dokumentu uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych lub numer świadectwa kompetencji diagnosty, e) informacje o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych, f) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony; 10b) o przedsiębiorcach i innych podmiotach prowadzących stację kontroli pojazdów: a) firmę przedsiębiorcy albo nazwę podmiotu oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania, b) adres stacji kontroli pojazdów, c) numer identyfikacyjny REGON, d) numer identyfikacji podatkowej (NIP), e) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, f) zakres badań technicznych, g) datę wpisu do rejestru, h) datę wykreślenia z rejestru, i) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ewidencyjnymi, datą zatrudnienia i datą ustania zatrudnienia,	

				b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. W przypadku upoważnionych komórek organizacyjnych lub stacji kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1, w ewidencji nie gromadzi się danych, o których mowa w ust. 1 pkt 10a i 10b.”, c) w ust. 2 wyrazy „pkt 8-18” zastępuje się wyrazami „pkt 8-10, 10a lit. e, pkt 11-18”; Art. 80ba ust. 1 a) w pkt 1 wyrazy „pkt 12” zastępuje się wyrazami „pkt 10b, 12”; 10) przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego - w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 10a. Art. 83a ust. 3 pkt 6 6) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z ich numerami ewidencyjnymi. Art. 83ae 1. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego informację o zatrudnieniu albo ustaniu zatrudnienia diagnosty przez jej automatyczne udostępnienie przez system teleinformatyczny obsługujący centralną ewidencję pojazdów jako informację do pobrania. 2. Obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się do diagnostów przeprowadzających badania techniczne w	

				upoważnionych komórkach organizacyjnych lub na stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1.	
Art. 12 ust. 2	Aby spełnić minimalne wymogi zarządzania jakością, stacje kontroli pojazdów muszą spełniać wymogi określone przez upoważniające państwo członkowskie. Stacje kontroli pojazdów muszą zapewniać obiektywizm i wysoką jakość badań zdadności do ruchu drogowego.	T	Wdrożono art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym Art. 1 pkt 13 w art. 83af projektu	Art. 83 ust. 3. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który: 1) posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość; 3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom - dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej; 4) posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań; 5) posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów; 6) zatrudnia uprawnionych diagnostów. Art. 83af. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany zapewnić warunki organizacyjne umożliwiające diagnoście zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu przez:	

				1) uniezależnienie wysokości wynagrodzenia diagnosty od liczby i wyników przeprowadzonych badań technicznych; 2) wyeliminowanie w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa bezpośredniej podległości zatrudnionego diagnosty względem pracownika odpowiedzialnego za stan techniczny pojazdu; 3) zastosowanie procedur służących minimalizacji zidentyfikowanego ryzyka niezachowania wysokiego poziomu bezstronności pracy diagnosty.	
Art. 13 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, aby badania zdatności do ruchu drogowego były prowadzone przez diagnostów spełniających minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykształcenia określone w załączniku IV. Państwa członkowskie mogą określić dodatkowe wymogi w odniesieniu do kompetencji i odpowiedniego wykształcenia.	T	Art. 1 pkt 13 w art. 83af, art. 1 pkt 15 w art. 83d, 83h, art. 83j ust. 1, art. 83l, art. 84 ust. 1, art. 1 pkt 18 w art. 84b ust. 1 i 2 projektu	Art. 83af. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany zapewnić warunki organizacyjne umożliwiające diagnoście zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu przez: 1) uniezależnienie wysokości wynagrodzenia diagnosty od liczby i wyników przeprowadzonych badań technicznych; 2) wyeliminowanie w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa bezpośredniej podległości zatrudnionego diagnosty względem pracownika odpowiedzialnego za stan techniczny pojazdu; 3) zastosowanie procedur służących minimalizacji zidentyfikowanego ryzyka niezachowania wysokiego poziomu bezstronności pracy diagnosty. Art. 83d. 1. Szkolenia dla kandydatów na diagnostów, warsztaty doskonalenia	

				zawodowego oraz dodatkowe warsztaty doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów. 2. Szkolenia i warsztaty, o których mowa w ust. 1, realizuje się zgodnie z programem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1 i obejmują one: 1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń; 2) część praktyczną w zakresie przeprowadzania badań technicznych. 3. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów. 4. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, pod warunkiem uczestnictwa w minimum 80% zajęć z części teoretycznej oraz we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach z części praktycznej. 5. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego i zaświadczenia o ukończeniu dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach. Art. 83h. 1. Badania techniczne pojazdów przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, objęty wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, zgodnie z art. 83a ust. 3 pkt 6.	

				2. Diagnosta przeprowadza badanie techniczne zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem jego przeprowadzenia oraz przy użyciu wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych. 3. Diagnostą może zostać osoba, która: 1) posiada odpowiednie wykształcenie i praktykę; 2) ukończyła szkolenie dla kandydatów na diagnostów potwierdzone zaświadczeniem o jego ukończeniu; 3) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów, zwany dalej „egzaminem kwalifikacyjnym”; 4) nie była prawomocnie skazana za przestępstwo: a) popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe, b) przeciwko wiarygodności dokumentów. 4. Wymagania, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, nie stosuje się do osoby, która: 1) posiada: a) dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe, na poziomie technika albo b) dyplom technika albo tytuł zawodowy technika - w zawodach związanych z motoryzacją; 2) ukończyła studia na kierunku, dla którego program studiów przewiduje efekty uczenia	

				się odpowiadające efektom szkolenia wymaganym w programie szkolenia kandydatów na diagnostów określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1. 5. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 3 pkt 1, rozumie się: 1) wykształcenie wyższe w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych inżynieria mechaniczna lub inżynieria lądowa i transport i udokumentowane łącznie 6 miesięcy praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, albo 2) wykształcenie wyższe w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów przyporządkowanym do dyscyplin naukowych: automatyka, elektronika i elektrotechnika lub inżynieria materiałowa i udokumentowany łącznie rok praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, albo 3) wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowany łącznie rok praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów – w	

				przypadku osób posiadających dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe, w zawodzie technik pojazdów samochodowych, albo 4) wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowane łącznie 3 lata praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów – w przypadku osób posiadających dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplom technika albo tytuł zawodowy technika albo dyplom mistrzowski w zawodzie związanym z motoryzacją. 6. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 5, wlicza się maksymalnie 3 miesiące praktyki odbytej w stacji kontroli pojazdów. 7. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 5 pkt 1-3, wlicza się odpowiednio praktykę zawodową objętą programem studiów albo praktyki zawodowe objęte programem nauczania zawodu technik pojazdów samochodowych pod warunkiem, że praktyka jest odbywana na podstawie umowy dotyczącej praktyki zawartej między odpowiednio uczelnią albo szkołą a stacją obsługi pojazdów, stacją kontroli pojazdów, zakładem (warsztatem) naprawy pojazdów albo upoważnioną komórką organizacyjną lub stacją kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1, albo na podstawie umowy o praktykę absolwencką.	

				8. Do okresu praktyki, o której mowa w ust. 5, wlicza się okres służby policjanta, żołnierza Żandarmerii Wojskowej, funkcjonariusza Straży Granicznej i funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej oraz okres zatrudnienia na stanowisku inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli do wykonywania zadań należała drogowa kontrola techniczna. Art. 83j ust. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty. Art. 83m. 1. Diagnosta jest obowiązany: 1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki; 2) uczestniczyć co 2 lata w warsztatach doskonalenia zawodowego – licząc od dnia wpisu do rejestru diagnostów albo ukończenia ostatnich warsztatów doskonalenia zawodowego; 3) przekazywać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego: a) informacje o zmianie danych, o których mowa w: - art. 83h ust. 3 pkt 4, - art. 83l ust. 2 pkt 1 lit. b i d – w terminie 14 dni od wystąpienia zmiany, b) zaświadczenie o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego - nie później niż 14 dni po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, c) zaświadczenie o ukończeniu dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego – nie	

				później niż 14 dni po upływie terminu, o którym mowa w art. 83k ust. 10 pkt 2. 2. W przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia tego badania technicznego i przesyła informację o powodzie odstąpienia do centralnej ewidencji pojazdów. 3. Diagnosta podlega wyłączeniu od przeprowadzenia badania technicznego w przypadku gdy był świadkiem lub biegłym w postępowaniu, którego przedmiotem był badany pojazd.” Art. 84 ust. 1. Egzaminy kwalifikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna działająca przy Dyrektorze Instytutu Transportu Samochodowego. Art. 84b. ust. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) program i sposób przeprowadzania szkoleń i warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1; 2) wymagania kwalifikacyjne dla członków komisji egzaminacyjnej, tryb ustalania jej składu i tryb jej pracy; 3) tryb, szczegółową formę, warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego; 4) tryb i sposób rozpatrywania wniosku o ponowną ocenę części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego;	

				5) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów; 6) sposób i warunki przeprowadzania seminariów, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c; 7) dokumenty związane z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych, warsztatów doskonalenia zawodowego i dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego, w tym wzory stosowanych dokumentów, sposób postępowania przez ośrodki szkolenia diagnostów z dokumentacją i jej prowadzenia oraz okres przechowywania dokumentacji; 8) wzór: a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, b) zaświadczenia o dokonaniu wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, c) zaświadczenia potwierdzającego zdanie egzaminu kwalifikacyjnego; d) zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w seminariach. 9) wysokość opłat za: a) egzamin kwalifikacyjny, b) uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c. 2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia:	

				1) wymóg osiągnięcia właściwego poziomu wiedzy i umiejętności niezbędnych do przeprowadzania badań technicznych; 2) konieczność zapewnienia sprawnego działania komisji egzaminacyjnych i właściwego doboru ich członków; 3) potrzebę zapewnienia należytych wymagań organizacyjno-technicznych do przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów; 4) konieczność zapewnienia jednolitych standardów przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego; 5) konieczność zapewnienia możliwości weryfikacji wyników części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego; 6) wymóg posiadania właściwego poziomu wiedzy dla prowadzenia zajęć dydaktycznych w zakresie przeprowadzania badań technicznych; 7) konieczność należytej ochrony dokumentacji związanej z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych, warsztatów doskonalenia zawodowego i dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego; 8) konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów; 9) koszty związane z przeprowadzaniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów i seminariów, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, oraz zasady proporcjonalności opłat.	
Art. 13 ust. 2	Właściwe organy lub, w stosownych przypadkach, zatwierdzone ośrodki	T	Art. 1 pkt 15 w art. 83e ust. 1-2 i	Art. 83e. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów może prowadzić przedsiębiorca, który:	

	szkoleniowe wystawiają świadectwo diagnostom spełniającym minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wyszkolenia. Świadectwo to zawiera co najmniej informacje wymienione w załączniku IV pkt 3.		6, art. 83f, art. 83i, art. 83j oraz art. 83k, art. 1 pkt 18 w art. 84b oraz art. 9–18 projektu	1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonych szkoleń lub warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1, w tym salę wykładową i pomieszczenie biurowe; 2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych; 3) zapewnia prowadzenie szkoleń lub warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1, przez wykładowców posiadających: a) uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych albo wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych inżynieria mechaniczna lub inżynieria lądowa i transport, b) udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją; c) udokumentowane uczestnictwo co 2 lata w seminariach z zakresu przepisów dotyczących badań technicznych; 4) posiada teksty obowiązujących przepisów oraz pomoce i środki dydaktyczne zapewniające prowadzenie zajęć zgodnie z obowiązującym programem szkolenia lub warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1; 5) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne	

				przestępstwo skarbowe – dotyczy osoby fizycznej, członków organów osoby prawnej lub osób upoważnionych do reprezentowania jednostki organizacyjnej niebędącej osobą prawną, której odrębna ustawa przyznaje zdolność prawną; 6) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość. ust. 2. Seminaria, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, prowadzi Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Seminaria przeprowadza się nie rzadziej niż raz na pół roku w danym roku kalendarzowym. ust. 6. Uczestnictwo w seminariach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, potwierdza się zaświadczeniem wydawanym przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Art. 83f. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. 2. Ośrodek szkolenia diagnostów mogą prowadzić również jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, które spełniają warunki określone w art. 83e ust. 1 pkt 1–5, z	

				tym że wymaganie w zakresie niekaralności dotyczy kierownika jednostki. 3. Do jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 2, stosuje się przepisy ust. 6–8, 13 i 16 oraz art. 83g ust. 6 i 9–11. 4. Środki publiczne przekazywane na działalność podstawową jednostek, o których mowa w ust. 2, nie mogą być wykorzystane w związku z prowadzeniem ośrodka szkolenia diagnostów. 5. Rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów prowadzi, w systemie teleinformatycznym, starosta właściwy ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem. 6. W przypadku gdy przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą, o której mowa w ust. 1, w jednostkach organizacyjnych położonych na obszarze różnych powiatów, jest on obowiązany uzyskać wpis w odrębnych właściwych rejestrach na każdą z tych jednostek. 7. Wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów jest dokonywany na wniosek przedsiębiorcy zawierający następujące dane: 1) firmę przedsiębiorcy albo nazwę jednostki; 2) siedzibę i adres wykonywania działalności; 3) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym – o ile przedsiębiorca numer taki posiada, oraz	

				numer identyfikacyjny REGON – o ile przedsiębiorca taki numer posiada; 4) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – jeżeli przedsiębiorca jest obowiązany posługiwać się tym numerem na podstawie przepisów o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników; 5) adres ośrodka szkolenia diagnostów; 6) adres stacji kontroli pojazdów wraz z określeniem tytułu prawnego oraz okresu, na jaki przedsiębiorca posiada tytuł prawny do dysponowania stacją kontroli pojazdów na potrzeby przeprowadzania szkoleń i warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1. 8. Wraz z wnioskiem o wpis przedsiębiorca składa oświadczenie następującej treści: „Oświadczam, że: 1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów są kompletne i zgodne z prawdą; 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”. 9. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 8, zawiera również: 1) firmę przedsiębiorcy albo nazwę jednostki oraz ich siedzibę i adres wykonywania działalności; 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;	

				3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy albo jednostki, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji. 10. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 8, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia ”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. 11. Właściwy starosta po otrzymaniu wniosku o wpis wraz z oświadczeniem, o którym mowa w ust. 8: 1) dokonuje wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów; 2) wydaje z urzędu zaświadczenie o dokonaniu wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. 12. Właściwy starosta jest obowiązany dokonać wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów w terminie 7 dni od dnia wpływu do niego wniosku o wpis wraz z oświadczeniem, o którym mowa w ust. 8. 13. Jeżeli właściwy starosta nie dokona wpisu w terminie, o którym mowa w ust. 12, a od dnia wpływu do niego wniosku o wpis upłynęło 14 dni, przedsiębiorca może rozpocząć działalność. Nie dotyczy to	

				przypadku, gdy starosta wezwał przedsiębiorcę do uzupełnienia wniosku o wpis nie później niż przed upływem 7 dni od dnia jego otrzymania. W takiej sytuacji termin, o którym mowa w zdaniu pierwszym, biegnie odpowiednio od dnia wpływu uzupełnienia wniosku o wpis. 14. Właściwy starosta w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów umieszcza i aktualizuje dane, o których mowa w ust. 7. 15. Właściwy starosta prostuje z urzędu wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów zawierający oczywiste błędy lub niezgodności ze stanem faktycznym. 16. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia diagnostów jest obowiązany: 1) złożyć właściwemu staroście wniosek o zmianę wpisu w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów w przypadku zmiany danych, o których mowa w ust. 7, w terminie 14 dni od dnia, w którym nastąpiła zmiana tych danych; 2) przekazać właściwemu staroście informację o terminie, czasie i miejscu szkolenia dla kandydatów na diagnostów warsztatów doskonalenia zawodowego lub dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego oraz harmonogram ich zajęć – nie później niż 10 dni przed rozpoczęciem szkolenia lub warsztatów; 3) przekazać właściwemu staroście informację o zakończeniu wykonywania	

				działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów – w terminie 14 dni od dnia zakończenia wykonywania tej działalności. Art. 83i. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Art. 83j. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty. 2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje na wniosek zainteresowanego, po wniesieniu opłaty, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie spełnia wymagania, o których mowa w art. 83h ust. 3. Opłata stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i jest wnoszona na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego. 3. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 2, nie może przekroczyć 100 zł. 4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art.	

				86h ust. 3 pkt 1–3, dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 2, oraz oświadczenie o braku prawomocnego skazania za przestępstwa, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Art. 83l. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi rejestr diagnostów w systemie teleinformatycznym. 2. W rejestrze diagnostów umieszcza się: 1) dane diagnosty: a) numer ewidencyjny, b) imię i nazwisko, c) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – datę urodzenia, serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, d) adres zamieszkania, e) numer dokumentu uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych lub numer świadectwa kompetencji diagnosty; 2) nazwę, adres i kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony;	

				3) informacje o statusie uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. 3. W przypadku diagnosty zatrudnionego w upoważnionej komórce organizacyjnej lub stacji kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1, w rejestrze diagnostów nie umieszcza się danych, o których mowa w ust. 2 pkt 2. 4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku: 1) wydania świadectwa kompetencji diagnosty – nadaje diagnoście numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów; 2) zawieszenia, przywrócenia i cofnięcia uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych – wpisuje informacje o ich zawieszeniu, przywróceniu i cofnięciu w rejestrze diagnostów; 3) otrzymania informacji, o zmianie danych umieszczonych w rejestrze diagnostów – aktualizuje te dane. 5. Rejestr diagnostów jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a i b, pkt 2 i 3. Art. 84b. ust. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) program i sposób przeprowadzania szkoleń i warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1;	

				2) wymagania kwalifikacyjne dla członków komisji egzaminacyjnej, tryb ustalania jej składu i tryb jej pracy; 3) tryb, szczegółową formę, warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego; 4) tryb i sposób rozpatrywania wniosku o ponowną ocenę części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego; 5) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów; 6) sposób i warunki przeprowadzania seminariów, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c; 7) dokumenty związane z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych, warsztatów doskonalenia zawodowego i dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego, w tym wzory stosowanych dokumentów, sposób postępowania przez ośrodki szkolenia diagnostów z dokumentacją i jej prowadzenia oraz okres przechowywania dokumentacji; 8) wzór: a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, b) zaświadczenia o dokonaniu wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, c) zaświadczenia potwierdzającego zdanie egzaminu kwalifikacyjnego;	

				d) zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w seminariach; 9) wysokość opłat za: a) egzamin kwalifikacyjny, b) uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c. 2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia: 1) wymóg osiągnięcia właściwego poziomu wiedzy i umiejętności niezbędnych do przeprowadzania badań technicznych; 2) konieczność zapewnienia sprawnego działania komisji egzaminacyjnych i właściwego doboru ich członków; 3) potrzebę zapewnienia należytych wymagań organizacyjno-technicznych do przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów; 4) konieczność zapewnienia jednolitych standardów przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego; 5) konieczność zapewnienia możliwości weryfikacji wyników części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego; 6) wymóg posiadania właściwego poziomu wiedzy dla prowadzenia zajęć dydaktycznych w zakresie przeprowadzania badań technicznych; 7) konieczność należytej ochrony dokumentacji związanej z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych, warsztatów doskonalenia zawodowego i dodatkowych i warsztatów doskonalenia zawodowego;	

				8) konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów; 9) koszty związane z przeprowadzaniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów i seminariów, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, oraz zasady proporcjonalności opłat. ust. 3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów; 2) wzór świadectwa kompetencji diagnosty oraz sposób nadawania diagnoście numeru ewidencyjnego; 3) wzór wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty; 4) wzór pieczętki diagnosty; 5) wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty. 4. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia: 1) potrzebę ujednolicenia stosowanych dokumentów i pieczętek, w celu ułatwienia ich identyfikacji; 2) potrzebę zapewnienia ujednoliconych procedur nadawania diagnostom numerów ewidencyjnych; 3) koszty związane z wydawaniem świadectwa kompetencji diagnosty. Art. 9. 1. Uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy uprawniają do	

				przeprowadzania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 2. W przypadku nieuzyskania świadectwa kompetencji diagnosty po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1, dotychczasowe uprawnienie traci ważność. Art. 10. 1. Diagnosty, którzy w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy posiadają uprawnienia, do wykonywania ograniczonego zakresu badań technicznych, mogą w okresie 24 miesięcy od dnia jej wejścia w życie uzupełnić posiadane uprawnienia przez zdanie egzaminu kwalifikacyjnego dla diagnostów uzupełniających uprawnienia. 2. Diagnosty, którzy nie uzupełnili posiadanych uprawnień, zgodnie z ust. 1, są uprawnieni do przeprowadzania badań technicznych wyłącznie w podstawowej stacji kontroli pojazdów stosownie do zakresu posiadanych uprawnień. 3. Do uzupełnienia posiadanych uprawnień stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że szkolenia dla diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia prowadzą ośrodki szkolenia diagnostów. 4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje diagnostce, który uzupełnił posiadane uprawnienia w terminie, o którym mowa w ust. 1, ukończył w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy pierwsze warsztaty doskonalenia	

				zawodowego i wniósł opłatę, o której mowa w art. 83j ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, na jego wniosek, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje mu numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów. 5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, dołącza się zaświadczenie o ukończeniu szkolenia, zaświadczenie o ukończeniu pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego oraz dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 83j ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1. 6. W przypadku gdy diagnosta, który uzupełnił posiadane uprawnienia w terminie, o którym mowa w ust. 1, wnioskuję o świadectwo kompetencji diagnosty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, do wniosku, o którym mowa w ust. 4, dołącza się dokumenty potwierdzające posiadanie wykształcenia i praktyki, o których mowa w art. 83h ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1. Art. 11. 1. Kandydaci na diagnostę, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy spełniali wymagania, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, oraz spełniają	

				wymaganie, o którym mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1, mogą złożyć wniosek o uzyskanie uprawnienia diagnosty, w okresie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje kandydatowi na diagnostę, po wniesieniu opłaty, o której mowa w art. 83j ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, na jego wniosek, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje mu numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów. 3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w 84 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 83j ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, oraz oświadczenie o braku prawomocnego skazania za przestępstwa, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1. 4. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.	

				Art. 12. 1. Osoby, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy złożyły odpowiednio wniosek o egzamin kwalifikacyjny dla diagnostów uzupełniających uprawnienia albo egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów, mogą przystąpić do odpowiedniego egzaminu. Egzaminy te przeprowadza się na podstawie przepisów dotychczasowych. 2. Do osób, o których mowa w ust. 1, które zdały egzamin kwalifikacyjny dla: 1) diagnostów uzupełniających uprawnienia, stosuje się art. 10 ust. 4–6; 2) kandydatów na diagnostów, stosuje się art. 11, z tym, że kandydat na diagnostę może złożyć wniosek o uzyskanie uprawnienia diagnosty w okresie 12 miesięcy od dnia zdania egzaminu kwalifikacyjnego. 3. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność. Art. 13. 1. Postępowania w sprawie wydania uprawnień diagnostom wszczęte i niezakończone przez starostę przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. 2. Starosta przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego akta spraw, o których mowa w ust. 1, niezwłocznie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	

				3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje numer ewidencyjny, wpisuje do rejestru diagnostów oraz wydaje zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów, jeżeli kandydat na diagnostę albo diagnosta, który uzupełnia posiadane uprawnienia, spełnia wymagania, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym. Za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty nie pobiera się opłaty. Art. 14. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje diagnoście, który uzyskał uprawnienie do przeprowadzania badań technicznych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i ukończył w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy pierwsze warsztaty doskonalenia zawodowego, na jego wniosek, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje mu numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów. Do wniosku dołącza się zaświadczenie o ukończeniu pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego. Za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty nie pobiera się opłaty. 2. W przypadku, gdy diagnosta wnioskuje o świadectwo kompetencji diagnosty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumenty	

				potwierdzające posiadanie wykształcenia, o którym mowa w art. 83h ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1. Art. 15. 1. Zakres tematyczny pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego uwzględnia nowe elementy programu szkoleń dla kandydatów na diagnostów wymagane zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, które nie były ujęte w programie szkoleń określonym na podstawie przepisów dotychczasowych. 2. Pierwsze warsztaty doskonalenia zawodowego prowadzą ośrodki szkolenia diagnostów. 3. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach. Art. 16. 1. Do postępowań w sprawie cofnięcia uprawnień diagnostom: 1) wszczętych i niezakończonych przez starostę do dnia wejścia w życie ustawy, 2) prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku diagnostów, którzy wykonują badania techniczne na podstawie uprawnień wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy – stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że postępowania te prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.	

				2. Starosta przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego akta spraw, o których mowa w ust. 1 pkt 1 niezwłocznie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Art. 17. W przypadku uprawnień diagnosty cofniętych: 1) przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy – uprawnienie może być wydane ponownie nie wcześniej niż po upływie 5 lat, 2) na podstawie art. 16 ust. 1 – uprawnienie może być wydane ponownie nie wcześniej niż po upływie 2 lat – od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna. Art. 18. 1. Starosta, który wydał lub cofnął diagnoście uprawnienie, przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej wykaz w postaci elektronicznej zawierający imię i nazwisko diagnosty, jego numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – datę urodzenia, serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, numer uprawnienia, zakres uprawnienia, datę wydania uprawnienia lub datę cofnięcia uprawnienia, w przypadku uprawnień wydanych lub cofniętych: 1) do dnia ogłoszenia niniejszej ustawy – w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy;	

				2) po dniu ogłoszenia niniejszej ustawy do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – niezwłocznie, nie później niż w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów dane, o których mowa w ust. 1, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. <i>(oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzoru świadectwa kompetencji diagnosty oraz sposobu ustalania numeru ewidencyjnego diagnosty, wzoru wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru pieczętki diagnosty oraz wysokości opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty)</i> <u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u> - art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – <u>Prawo o ruchu drogowym</u>, - załącznik nr 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz. 1836).	
Art. 13 ust. 3	Diagności, którzy w dniu 20 maja 2018 r. są zatrudnieni lub upoważnieni przez właściwe organy państw członkowskich lub stacje kontroli pojazdów, są zwolnieni z wymogów określonych w załączniku IV pkt 1.	T	Art. 9-18 projektu	Art. 9. 1. Uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy uprawniają do przeprowadzania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 2. W przypadku nieuzyskania świadectwa kompetencji diagnosty po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1, dotychczasowe uprawnienie traci ważność.	

				Art. 10. 1. Diagnostów, którzy w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy posiadają uprawnienia do wykonywania ograniczonego zakresu badań technicznych, mogą w okresie 24 miesięcy od dnia jej wejścia w życie uzupełnić posiadane uprawnienia przez zdanie egzaminu kwalifikacyjnego dla diagnostów uzupełniających uprawnienia. 2. Diagnostów, którzy nie uzupełnili posiadanych uprawnień, zgodnie z ust. 1, są uprawnieni do przeprowadzania badań technicznych wyłącznie w podstawowej stacji kontroli pojazdów stosownie do zakresu posiadanych uprawnień. 3. Do uzupełnienia posiadanych uprawnień stosuje się przepisy dotychczasowe z tym, że szkolenia dla diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia prowadzą ośrodki szkolenia diagnostów. 4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje diagnostę, który uzupełnił posiadane uprawnienia w terminie, o którym mowa w ust. 1, ukończył w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy pierwsze warsztaty doskonalenia zawodowego i wniósł opłatę, o której mowa w art. 83j ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, na jego wniosek, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje mu numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów. 5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, dołącza się zaświadczenie o ukończeniu	

				szkolenia, zaświadczenie o ukończeniu pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego oraz dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 83j ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1. 6. W przypadku gdy diagnosta, który uzupełnił posiadane uprawnienia w terminie, o którym mowa w ust. 1, wnioskuję o świadectwo kompetencji diagnosty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, do wniosku, o którym mowa w ust. 4, dołącza się dokumenty potwierdzające posiadanie wykształcenia i praktyki, o których mowa w art. 83h ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1. Art. 11. 1. Kandydaci na diagnostę, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy spełniali wymagania, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, oraz spełniają wymagania, o którym mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1, mogą złożyć wniosek o uzyskanie uprawnienia diagnosty, w okresie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje kandydatowi na diagnostę, po wniesieniu opłaty, o której mowa w art. 83j ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, na jego wniosek, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje mu numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru	

				diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów. 3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w 84 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w art. 83j ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, oraz oświadczenie o braku prawomocnego skazania za przestępstwa, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1. 4. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Art. 12. 1. Osoby, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy złożyły odpowiednio wniosek o egzamin kwalifikacyjny dla diagnostów uzupełniających uprawnienia albo egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów, mogą przystąpić do odpowiedniego egzaminu. Egzaminy te przeprowadza się na podstawie przepisów dotychczasowych. 2. Do osób, o których mowa w ust. 1, które zdały egzamin kwalifikacyjny dla:	

				1) diagnostów uzupełniających uprawnienia, stosuje się art. 10 ust. 4–6; 2) kandydatów na diagnostów, stosuje się art. 11, z tym, że kandydat na diagnostę może złożyć wniosek o uzyskanie uprawnienia diagnosty w okresie 12 miesięcy od dnia zdania egzaminu kwalifikacyjnego. 3. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność. Art. 13. 1. Postępowania w sprawie wydania uprawnień diagnostom wszczęte i niezakończone przez starostę przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. 2. Starosta przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego akta spraw, o których mowa w ust. 1, niezwłocznie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje numer ewidencyjny, wpisuje do rejestru diagnostów oraz wydaje zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów, jeżeli kandydat na diagnostę albo diagnosta, który uzupełnia posiadane uprawnienia, spełnia wymagania, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym. Za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty nie pobiera się opłaty. Art. 14. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje diagnoście, który	

				uzyskał uprawnienie do przeprowadzania badań technicznych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i ukończył w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy pierwsze warsztaty doskonalenia zawodowego, na jego wniosek, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje mu numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów. Do wniosku dołącza się zaświadczenie o ukończeniu pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego. Za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty nie pobiera się opłaty. 2. W przypadku, gdy diagnosta wnioskuje o świadectwo kompetencji diagnosty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumenty potwierdzające posiadanie wykształcenia, o którym mowa w art. 83h ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1. Art. 15. 1. Zakres tematyczny pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego uwzględnia nowe elementy programu szkoleń dla kandydatów na diagnostów wymagane zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1, które nie były ujęte w programie szkoleń określonym na podstawie przepisów dotychczasowych.	

				2. Pierwsze warsztaty doskonalenia zawodowego prowadzą ośrodki szkolenia diagnostów. 3. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach. Art. 16. 1. Do postępowań w sprawie cofnięcia uprawnień diagnostom: 1) wszczętych i niezakończonych przez starostę do dnia wejścia w życie ustawy, 2) prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku diagnostów, którzy wykonują badania techniczne na podstawie uprawnień wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy – stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że postępowania te prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. 2. Starosta przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego akta spraw, o których mowa w ust. 1 pkt 1, niezwłocznie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Art. 17. W przypadku uprawnień diagnosty cofniętych: 1) przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy – uprawnienie może być wydane ponownie nie wcześniej niż po upływie 5 lat, 2) na podstawie art. 16 ust. 1 – uprawnienie może być wydane ponownie nie wcześniej niż po upływie 2 lat	

				– od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna. Art. 18. 1. Starosta, który wydał lub cofnął diagnoście uprawnienie, przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej wykaz w postaci elektronicznej zawierający imię i nazwisko diagnosty, jego numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – datę urodzenia, serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, numer uprawnienia, zakres uprawnienia, datę wydania uprawnienia lub datę cofnięcia uprawnienia, w przypadku uprawnień wydanych lub cofniętych: 1) do dnia ogłoszenia niniejszej ustawy – w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy; 2) po dniu ogłoszenia niniejszej ustawy do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – niezwłocznie, nie później niż w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów dane, o których mowa w ust. 1, nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	
Art. 13 ust. 4	Prowadząc badanie zdolności do ruchu drogowego, diagności muszą być wolni od jakichkolwiek konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu organowi utrzymanie	T	Art. 1 pkt 13 w art. 83af, art. 1 pkt 15 w art. 83k ust. 13-17 i art. 83m projektu	Art. 83af. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany zapewnić warunki organizacyjne umożliwiające diagnoście zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu przez:	

	wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności.			1) uniezależnienie wysokości wynagrodzenia diagnosty od liczby i wyników przeprowadzonych badań technicznych; 2) wyeliminowanie w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa bezpośredniej podległości zatrudnionego diagnosty względem pracownika odpowiedzialnego za stan techniczny pojazdu; 3) zastosowanie procedur służących minimalizacji zidentyfikowanego ryzyka niezachowania wysokiego poziomu bezstronności pracy diagnosty. Art. 83k ust. 13. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa, w drodze decyzji, uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, w przypadku gdy diagnosta: 1) przestał spełniać wymagania, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4; 2) umieścił cechę identyfikacyjną niezgodnie z decyzją, o której mowa w art. 66a ust. 2; 3) rażąco naruszył przepisy dotyczące badań technicznych. 14. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest: 1) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, jeżeli usterka lub kilka usterek z jednej grupy	

				stwarza bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym; 2) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym bez przeprowadzenia badania technicznego; 3) dwukrotne przeprowadzenie badania technicznego bez wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonanie odpowiedniego zakresu badania technicznego; 4) dwukrotne przeprowadzenie badania technicznego bez dostępu do centralnej ewidencji, o ile dostęp jest wymagany, z zastrzeżeniem art. 80bc; 5) odmowa poddania się czynnościom kontrolnym w ramach nadzoru. 15. W przypadku cofnięcia uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, uprawnienie może być wydane ponownie: 1) nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofnął uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych; 2) po spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3. 16. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego informuje przedsiębiorcę i inny podmiot prowadzących stacje kontroli	

				pojazdów, w których diagnosta przeprowadza badania techniczne, o zawieszeniu, przywróceniu oraz cofnięciu uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, nie później niż w terminie 7 dni od dnia wydania decyzji. 17. Decyzje, o których mowa w ust. 11–13, podlegają natychmiastowemu wykonaniu. Art. 83m. 1. Diagnosta jest obowiązany: 1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki; 2) uczestniczyć co 2 lata w warsztatach doskonalenia zawodowego – licząc od dnia wpisu do rejestru diagnostów albo ukończenia ostatnich warsztatów doskonalenia zawodowego; 3) przekazywać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego: a) informacje o zmianie danych, o których mowa w: – art. 83h ust. 3 pkt 4, – art. 83l ust. 2 pkt 1 lit. b i d – w terminie 14 dni od wystąpienia zmiany, b) zaświadczenie o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego – nie później niż 14 dni po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, c) zaświadczenie o ukończeniu dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego – nie później niż 14 dni po upływie terminu, o którym mowa w art. 83k ust. 10 pkt 2.	

				2. W przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia tego badania technicznego i przesyła informację o powodzie odstąpienia do centralnej ewidencji pojazdów. 3. Diagnosta podlega wyłączeniu od przeprowadzenia badania technicznego w przypadku gdy był świadkiem lub biegłym w postępowaniu, którego przedmiotem był badany pojazd.”;	
Art. 13 ust. 5	Osobę, która przedstawiła pojazd do badania, informuje się o wszelkich stwierdzonych w pojeździe usterkach wymagających naprawy.	T	Wdrożono § 6 ust. 1 - 3 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	§ 6 ust. 1. W przypadku gdy w pojeździe nie stwierdzono żadnych usterek lub stwierdzono usterki drobne, uprawniony diagnosta określa wynik badania technicznego pojazdu jako pozytywny i: 1) zgodnie z art. 82 ust. 2 ustawy zamieszcza odpowiedni wpis w dowodzie rejestracyjnym pojazdu; 2) wystawia zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu oraz w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, wystawia dokument identyfikacyjny pojazdu; 3) informuje posiadacza pojazdu o rodzaju stwierdzonych usterek drobnych i konieczności ich usunięcia, zamieszczając stosowne adnotacje w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. 2. W przypadku gdy w pojeździe stwierdzono usterki istotne, uprawniony diagnosta zamieszcza wpis o nich w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym	

				pojazdu i określa wynik badania technicznego jako negatywny. Uprawniony diagnosta informuje posiadacza pojazdu o konieczności przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, o którym mowa w ust. 6. 3. W przypadku gdy w pojeździe stwierdzono usterki stwarzające zagrożenie, uprawniony diagnosta zamieszcza wpis o nich w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i określa wynik badania technicznego jako negatywny. Uprawniony diagnosta zatrzymuje dowód rejestracyjny i w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu dokonuje wpisu „zatrzymano dowód rejestracyjny nr.....”, z zastrzeżeniem ust. 5.	
Art. 13 ust. 6	Wyniki badania zdatności do ruchu drogowego mogą być zmienione w stosownych przypadkach przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy ustalenia z badania zdatności do ruchu drogowego zawierają oczywisty błąd.	T	Wdrożono § 9 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach;	§ 9. W przypadku popełnienia oczywistej omyłki w: 1) wystawionym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu uprawniony diagnosta prostuje ją w rejestrze oraz wystawia nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu; 2) dokonany wpis w dowodzie rejestracyjnym uprawniony diagnosta prostuje ją w rejestrze oraz skreśla omyłkowy wpis i podaje właściwą informację w nowej rubryce w dowodzie rejestracyjnym; nowy wpis powinien być opatrzony datą, podpisem uprawnionego diagnosty oraz jego pieczęcią imienną.	

			art. 1 pkt 10 w art. 81c projektu	Art. 81c. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu zgłasza diagnoście zastrzeżenia do przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu. Diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i wpisuje zgłoszone zastrzeżenia w jego treści. 2. Zgłoszenie zastrzeżeń zgodnie z ust. 1 stanowi podstawę do wystąpienia do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego. 3. Z wnioskiem, o którym mowa w ust. 2, właściciel lub posiadacz pojazdu może wystąpić, w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia badania technicznego, do którego zgłosił zastrzeżenia w formie pisemnej, w postaci papierowej albo elektronicznej. Do wniosku dołącza się kopię zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1. 4. Ponowne badanie techniczne jest przeprowadzane w stacji kontroli pojazdów, w której zostało przeprowadzone badanie techniczne, do którego istnieje uzasadnione przypuszczenie, że zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa. 5. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie później niż w terminie 7 dni	

				od dnia wystąpienia z wnioskiem przez właściciela lub posiadacza pojazdu uzgadnia z nim termin przedstawienia pojazdu do ponownego badania technicznego w formie pisemnej, w postaci papierowej albo elektronicznej. 6. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta, który wykonał badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1. Ponowne badanie techniczne przeprowadza się w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, który posiada uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. W przypadku nieobecności diagnosty, który wykonał badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1, ponowne badanie techniczne może być przeprowadzone przez innego diagnostę, zatrudnionego w stacji kontroli pojazdów. 7. Pracownik Transportowego Dozoru Technicznego, o którym mowa w ust. 6, ostatecznie rozstrzyga o stwierdzeniu naruszeń, o których mowa w ust. 1, albo o ich braku. W przypadku stwierdzenia tych naruszeń diagnosta przeprowadzający ponowne badanie techniczne wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. 8. Koszty ponownego badania technicznego w przypadku niestwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa właściciel lub posiadacz pojazdu. 9. Koszty ponownego badania technicznego w przypadku stwierdzenia naruszeń, o których	

				mowa w ust. 1, pokrywa przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, w której zostało przeprowadzone badanie techniczne.	
Art. 14 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów podlegały nadzorowi.	T	Wdrożono art. 83b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym; art. 1 pkt 19 w art. 86 ust. 3a i 3b projektu	Art. 83b ust. 1. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta. Art. 86 ust. 3a i 3b 3a. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez podmioty, o których mowa w ust. 1, sprawują odpowiednio Minister Obrony Narodowej, minister właściwy do spraw wewnętrznych, Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szef Agencji Wywiadu, Szef Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szef Służby Wywiadu Wojskowego, Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendant Służby Ochrony Państwa oraz Szef Krajowej Administracji Skarbowej. 3b. Do czynności kontrolnych w ramach nadzoru, przepisy art. 83k ust. 6 i 7 stosuje się odpowiednio.	
Art. 14 ust. 2	Organ nadzoru wykonuje co najmniej zadania przewidziane w załączniku V pkt 1 oraz musi spełniać wymogi określone w pkt 2 i 3 tego załącznika. Państwa członkowskie udostępniają publicznie przepisy i procedury obejmujące organizację, zadania i wymogi, w tym wymogi dotyczące niezależności, mające	T	Art. 1 pkt 14 lit. a tiret pierwsze w art. 83b ust. 2 pkt 1, art. 1 pkt 14 lit. b w art. 83b ust. 2c-2d, art. 1 pkt 15 w art. 83g ust. 1-5, art. 83k ust. 1-9,	Art. 83b ust. 2 1) przeprowadza, co najmniej raz w roku, kontrole sprawdzające przedsiębiorców i inne podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów w zakresie: a) zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 i w art. 83ad,	

	zastosowanie do pracowników organu nadzoru.		art. 83n art. 83o ust. 1 projektu b) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji, c) wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych. Art. 83b ust. 2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają: 1) co najmniej wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz udokumentowaną co najmniej 3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów; 2) uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych; 3) co najmniej wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz zdobywają doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów albo są w trakcie uzyskiwania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, jeżeli jedna z osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru spełnia wymagania, o których mowa w pkt 1 albo 2. 2d. Osoby wykonujące czynności kontrolne nie mogą: 1) wykonywać pracy w stacji kontroli pojazdów; 2) wykonywać działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów;	

				3) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnym i niezależnym wykonywaniem czynności kontrolnych; 4) pozostawać z przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, w takim stosunku, który może wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nie czynności kontrolnych. Art. 83g. 1. Nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów sprawuje starosta starosta ze względu na miejsce wykonywania działalności. 2. Właściwy starosta przeprowadza, nie rzadziej niż raz na 2 lata, kontrole w zakresie: 1) zgodności z programem oraz właściwej realizacji szkoleń i warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1; 2) spełniania warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów. 3. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, spełniające wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c. 4. Osoby, o których mowa w ust. 3, nie mogą: 1) być zatrudnione w ośrodku szkolenia diagnostów;	

				2) wykonywać działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów; 3) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnym i niezależnym wykonywaniem czynności kontrolnych; 4) pozostawać z przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów w takim stosunku, który może wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nie czynności kontrolnych. 5. Do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców. Art. 83k. 1. W ramach wykonywanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza: 1) kontrole doraźne w losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza badanie techniczne, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzania badania technicznego pojazdu poddawanego badaniu technicznemu w tej stacji;	

				2) kontrolę i weryfikację wyników wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych w stacji kontroli pojazdów oraz użycia wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę; 3) analizę wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek; 4) analizę dokumentacji fotograficznej; 5) kontrole w zakresie prawidłowości umieszczenia cechy identyfikacyjnej; 6) kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. 2. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego, którzy spełniają wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c, oraz odbyli szkolenie. 3. Szkolenie, o którym mowa w ust. 2, obejmuje swoim zakresem co najmniej czynności kontrolne oraz rozwiązania techniczne zgodne z aktualnym poziomem wiedzy technicznej i obowiązujące wymogi prawne dotyczące homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacje informatyczne wykorzystywane w badaniach technicznych oraz przeprowadzanie badania technicznego. 4. Pracownicy, o którym mowa w ust. 2, nie mogą:	

				1) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnym i niezależnym wykonywaniem czynności kontrolnych; 2) pozostawać z diagnostami oraz przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów w takim stosunku, który może wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych. 5. Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym. 6. Przed przystąpieniem do czynności kontrolnych w ramach nadzoru pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego znajdujący się na terenie stacji kontroli pojazdów informują bezpośrednio przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów albo kierownika podmiotu prowadzącego taką stację o rozpoczęciu czynności kontrolnych – w przypadku ich obecności. 7. W ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego mają prawo: 1) żądania od przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów albo kierownika podmiotu prowadzącego taką stację kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji	

				oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli; 2) wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są przeprowadzane badania techniczne w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być tam wykonywana działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów; 3) uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych. 8. Po przeprowadzeniu kontroli pracownik Transportowego Dozoru Technicznego sporządza pisemny protokół z dokonanych czynności i stwierdzonego stanu faktycznego. Protokół podpisuje kontrolowany diagnosta, który może wnieść do protokołu zastrzeżenia lub odmówić jego podpisania. W przypadku odmowy podpisania protokołu sporządza się stosowną adnotację w protokole. 9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w danym roku kalendarzowym obejmuje kontrolą w ramach sprawowanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych nie mniej niż 0,3 % liczby badań technicznych przeprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzednim. Art. 83n. Organy nadzoru współpracują ze sobą w zakresie niezbędnym do prawidłowej realizacji powierzonych im zadań. Art. 83o. Egzaminy kwalifikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna	

				działająca przy Dyrektorsze Instytutu Transportu Samochodowego.	
Art. 14 ust. 3	Stacje kontroli pojazdów prowadzone bezpośrednio przez właściwy organ są zwolnione z wymogów dotyczących upoważnienia i nadzoru w przypadku gdy organ nadzoru stanowi część właściwego organu.	N	-	-	-
Art. 14 ust. 4	Można uznać, że wymogi określone w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu są spełnione przez państwa członkowskie, które wymagają akredytacji stacji kontroli pojazdów na mocy rozporządzenia (WE) nr 765/2008.	N	-	-	-
Art. 15 ust. 1	Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi i z Komisją w odniesieniu do stosowania niniejszej dyrektywy.	T	Art. 1 pkt 20 w art. 86b i art. 22 projektu	Art. 86b. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw Badań Technicznych odpowiedzialny za wymianę informacji z krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z Komisją Europejską. Art. 22. Tworzy się Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw Badań Technicznych.	
Art. 15 ust. 2	Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i dane kontaktowe swoich krajowych punktów kontaktowych do dnia 20 maja 2015 r. oraz niezwłocznie informują ją o wszelkich zmianach w tym zakresie. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.	T	Dane KPK zostały przekazane KE	Dane wyznaczonego przez Polskę Krajowego Punktu Kontaktowego (KPK) do spraw badań technicznych: Transportowy Dozór Techniczny e-mail: slawomir.sikora@tdt.gov.pl	
Art. 16	Komisja przeanalizuje wykonalność, koszty i korzyści związane ze stworzeniem	N	-	-	

	elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach przy wykorzystaniu istniejących i już wdrożonych rozwiązań informatycznych w odniesieniu do międzynarodowej wymiany danych z myślą o zminimalizowaniu kosztów i uniknięciu powielania. W ramach analizy tej kwestii Komisja rozważy najbardziej odpowiednie sposoby powiązania istniejących systemów krajowych w celu ułatwienia wymiany informacji na temat danych dotyczących badań zdadności do ruchu drogowego i wskazań drogomiczy między właściwymi organami państw członkowskich odpowiadającymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, stacjami kontroli pojazdów, producentami wyposażenia kontrolno-pomiarowego i producentami pojazdów. Komisja przeanalizuje także wykonalność, koszty i korzyści związane z gromadzeniem i przechowywaniem dostępnych informacji odnoszących się do głównych elementów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, które uległy poważnemu wypadkowi, a także możliwość udostępnienia diagnostom, posiadaczom dowodów rejestracyjnych i badającym wypadki informacji o historii wypadku i wskazaniach drogomiczy, w anonimowej formie.				
Art. 17	Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 18 w celu: -aktualizacji jedynie oznaczeń kategorii pojazdów, o których mowa odpowiednio w	N	—	—	-

	art. 2 ust. 1 oraz art. 5 ust. 1 i 2, w przypadku zmian kategorii pojazdów wynikających ze zmian przepisów dotyczących homologacji typu, o których mowa w art. 2 ust. 1, bez zmiany zakresu i częstotliwości badań, -aktualizacji załącznika I pkt 3 w odniesieniu do metod w przypadku dostępności skuteczniejszych i efektywniejszych metod badania, bez rozszerzania wykazu elementów podlegających badaniu, -dostosowania załącznika I pkt 3, w następstwie pozytywnej analizy kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający i oceny usterek, w przypadku zmiany obowiązkowych wymogów w zakresie homologacji typu w przepisach Unii dotyczących bezpieczeństwa lub środowiska.				
Art. 18 ust. 1	Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	N	—	—	—
Art. 18 ust. 2	Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 17, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 19 maja 2014 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje	N	—	—	—

	automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.				
Art. 18 ust. 3	Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 17, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.	N	—	—	—
Art. 18 ust. 4	Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.	N	—	—	—
Art. 18 ust. 5	Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 17 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.	N	—	—	—
Art. 19 ust. 1	Komisję wspomaga komitet ("Komitet ds. Zdatowności do Ruchu Drogowego"). Komitet	N	—	—	—

	ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.				
Art. 19 ust. 2	W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N	–	–	–
Art. 20 ust. 1	Do dnia 30 kwietnia 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do poziomu harmonizacji okresowych badań zdadności do ruchu drogowego, skuteczności przepisów dotyczących jej zakresu, częstotliwości badań, wzajemnego uznawania świadectw zdadności do ruchu drogowego w przypadku przerejestrowania pojazdów pochodzących z innego państwa członkowskiego oraz wyników analiz dotyczących wykonalności wprowadzenia elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach, o której mowa w art. 16. W sprawozdaniu tym zawarta zostanie również analiza potrzeby aktualizacji załączników, w szczególności w świetle postępu technicznego i praktyk. Sprawozdanie zostanie przedłożone po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 19; w stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze.	N	–	–	–

Art. 20 ust. 2	Nie później niż w dniu 30 kwietnia 2019 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie sporządzone w oparciu o niezależne badania dotyczące skuteczności włączenia w zakres niniejszej dyrektywy lekkich przyczep i pojazdów dwu- lub trzykołowych. W sprawozdaniu tym zostanie zawarta ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii oraz porównanie wyników krajowych pomiarów bezpieczeństwa ruchu drogowego dla każdej z podkategorii pojazdów typu L, z uwzględnieniem średniej odległości pokonywanej przez te pojazdy. W szczególności Komisja oceni, czy normy i koszty okresowych badań każdej kategorii pojazdów są współmierne do wyznaczonych celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sprawozdaniu będzie towarzyszyć szczegółowa ocena wpływu wraz z analizą kosztów i korzyści w całej Unii, z uwzględnieniem specyfiki państw członkowskich. Sprawozdanie zostanie udostępnione co najmniej sześć miesięcy przed przedłożeniem jakiegokolwiek wniosku ustawodawczego, w stosownych przypadkach, mającego na celu włączenie w zakres niniejszej dyrektywy nowych kategorii.	N	—	—	—
Art. 21	Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki		Wdrożono art. 83b ust. 2 pkt 3, ust. 2a i 2b, art. 83ba, art. 83bb,	Art. 83b ust. 2. W ramach wykonywanego nadzoru starosta: 3) wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów,	

	niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.		art. 132 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;	skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, jeżeli przedsiębiorca: a) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 83a ust. 4, niezgodne ze stanem faktycznym, b) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów w wyznaczonym przez starostę terminie, c) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. 2a. Decyzja, o której mowa w ust. 2 pkt 3, podlega natychmiastowemu wykonaniu. 2b. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 2 pkt 3, jeżeli przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą objętą wpisem także na podstawie wpisów do innych rejestrów działalności regulowanej w tym samym zakresie działalności gospodarczej, z urzędu wykreśla się przedsiębiorcę także z tych rejestrów działalności regulowanej. Art. 83ba 1. Przedsiębiorca, którego wykreślono z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, może uzyskać ponowny wpis do rejestru w tym samym zakresie działalności gospodarczej nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania decyzji, o której mowa w art. 83b ust. 2 pkt 3. 2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru. Nie	

				dotyczy to sytuacji określonej w art. 83ac ust. 2. Art. 83bb. Właściwy starosta wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów na jego wniosek, a także po uzyskaniu informacji z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub Krajowego Rejestru Sądowego o wykreśleniu przedsiębiorcy. Art. 132 ust. 1. Policjant albo funkcjonariusz Straży Granicznej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie: 1) stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd: a) zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, b) zagraża porządkowi ruchu, c) narusza wymagania ochrony środowiska; 2) stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie lub termin badania nie został wyznaczony prawidłowo; 3) stwierdzenia, że badanie techniczne zostało dokonane przez jednostkę do tego nieupoważnioną; 4) uzasadnionego przypuszczenia, że dane dotyczące dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) zawarte w centralnej ewidencji pojazdów nie odpowiadają stanowi faktycznemu.	

			(Art. 1 pkt 14 lit. a tiret drugie dokonuje zmiany brzmienia w art. 83b w ust. 2 w pkt 3 lit. c: „c) dwukrotnie rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.”;) art. 306a ustawy z dnia 15 marca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks karny (Dz. U. poz. 870); art. 96 § 1 pkt 4 - 6, art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2021 r. poz. 2008, z późn. zm.)	(Art. 1 pkt 14 lit. a tiret drugie dokonuje zmiany brzmienia w art. 83b w ust. 2 w pkt 3 lit. c: „c) dwukrotnie rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.”;) Art. 306a § 1. Kto zmienia wskazanie drogomierza pojazdu mechanicznego lub ingeruje w prawidłowość jego pomiaru, podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5. § 2. Tej samej karze podlega, kto zleca innej osobie wykonanie czynu, o którym mowa w § 1. § 3. W wypadku mniejszej wagi, sprawca czynu określonego w § 1 lub 2, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2. Art. 96 § 1 § 1. Właściciel, posiadacz, użytkownik lub prowadzący pojazd, który na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu dopuszcza: 4) pojazd do jazdy pomimo braku wymaganych dokumentów stwierdzających dopuszczenie pojazdu do ruchu, 5) pojazd do jazdy, pomimo że pojazd nie jest należycie zaopatrzony w wymagane urządzenia i przyrządy albo pomimo że nie nadają się one do spełnienia swego przeznaczenia,	

			6) do korzystania z pojazdu samochodowego w sposób niezgodny z jego przeznaczeniem, - podlega karze grzywny. Art. 97. Uczestnik ruchu lub inna osoba znajdująca się na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, a także właściciel lub posiadacz pojazdu, który wykracza przeciwko innym przepisom ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym lub przepisom wydany na jej podstawie, podlega karze grzywny do 3000 złotych albo karze nagany. Art. 83g ust. 6-12 6. Właściwy starosta wydaje decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, jeżeli przedsiębiorca: 1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 83f ust. 8, niezgodne ze stanem faktycznym; 2) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów; 3) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów w wyznaczonym przez starostę terminie; 4) zaprzestał spełniania warunków, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 5 lub 6. Art. 1 pkt 15 w art. 83g ust. 6-12 i art. 83k ust. 10-17, art. 1 pkt 22 w art. 140mc i 140md projektu	

				7. Rażącem naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest: 1) prowadzenie szkoleń lub warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1, niezgodnie z programem; 2) prowadzenie szkoleń lub warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1, niezgodnie z warunkami, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 1–4; 3) wystawienie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego lub zaświadczenia o ukończeniu dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego bez odbycia zajęć przewidzianych w programie. 8. Decyzja, o której mowa w ust. 6, podlega natychmiastowemu wykonaniu. 9. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 6, właściwy starosta z urzędu wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Jeżeli przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą objętą wpisem także na podstawie wpisów do innych rejestrów działalności regulowanej w tym samym zakresie działalności gospodarczej, z urzędu wykreśla się przedsiębiorcę także z tych rejestrów działalności regulowanej. 10. Przedsiębiorca, którego wykreślono z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, na podstawie decyzji, o której mowa w ust. 6, może uzyskać	

				ponowny wpis do rejestru w tym samym zakresie działalności gospodarczej nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania tej decyzji. 11. Przepis ust. 10 stosuje się do przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Nie dotyczy to sytuacji określonej w art. 83f ust. 13. 12. Właściwy starosta wykreśla przedsiębiorcę i jednostkę prowadzącą ośrodek szkolenia diagnostów z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów na ich wniosek, a przedsiębiorcę także po uzyskaniu informacji z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub Krajowego Rejestru Sądowego o wykreśleniu przedsiębiorcy. Art. 83k ust. 10-17 10. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości dotyczących przedmiotu, zakresu lub sposobu przeprowadzenia przez diagnostę badania technicznego Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może wydać postanowienie o obowiązku: 1) usunięcia przez diagnostę w wyznaczonym terminie stwierdzonych nieprawidłowości lub 2) ukończenia przez diagnostę w terminie 3 miesięcy od dnia wydania	

				postanowienia dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego. 11. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zawiesza, w drodze decyzji, uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych w przypadku: 1) naruszenia przez diagnostę obowiązków, o których mowa w art. 83lm ust. 1 pkt 3 lit. a tiret drugie, lit. b ic; 2) bezskutecznego upływu terminu, o których mowa w ust. 10 pkt 1. 12. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przywraca, w drodze decyzji, uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych w przypadku usunięcia naruszeń stanowiących podstawę wydania decyzji o ich zawieszeniu. 13. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa, w drodze decyzji, uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, w przypadku gdy diagnosta: 1) przestał spełniać wymagania , o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4; 2) umieścił cechę identyfikacyjną niezgodnie z decyzją, o której mowa w art. 66a ust. 2; 3) rażąco naruszył przepisy dotyczące badań technicznych. 14. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest: 1) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, jeżeli usterka lub kilka usterek z jednej grupy	

				stwarza bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym; 2) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym bez przeprowadzenia badania technicznego; 3) dwukrotne przeprowadzenie badania technicznego bez wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonanie odpowiedniego zakresu badania technicznego; 4) dwukrotne przeprowadzenie badania technicznego bez dostępu do centralnej ewidencji pojazdów, o ile dostęp jest wymagany, z zastrzeżeniem art. 80bc; 5) odmowa poddania się czynnościom kontrolnym w ramach nadzoru. 15. W przypadku cofnięcia uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, uprawnienie może być wydane ponownie: 1) nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofnął uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych; 2) pospełnieniu wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3. 16. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego informuje przedsiębiorcę i inny podmiot prowadzących stacje kontroli pojazdów, w których diagnosta przeprowadza badania techniczne, o zawieszeniu,	

				przywróceniu oraz cofnięciu uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, nie później niż w terminie 7 dni od dnia wydania decyzji. 17. Decyzje, o których mowa w ust. 11–13, podlegają natychmiastowemu wykonaniu. Art. 140mc. 1. Przedsiębiorca i inny podmiot prowadzące stacje kontroli pojazdów, którzy rażąco naruszyli warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, podlegają karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł. 2. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec przedsiębiorcy i innego podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli: 1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że przedsiębiorca albo inny podmiot: a) dochowali należytej staranności w realizacji obowiązków, o których mowa w art. 83ad lub b) nie mieli wpływu na powstanie naruszenia. 2) zostały stwierdzone rażące naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów stanowiące podstawę do wydania decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów.	

				Art. 140md. Diagnosta, który przeprowadził badanie techniczne bez: 1) wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonanie odpowiedniego zakresu badania technicznego, 2) dostępu do centralnej ewidencji pojazdów, o ile dostęp jest wymagany, z zastrzeżeniem art. 80bc – podlega karze pieniężnej w wysokości do 2000 zł. 2. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec diagnosty, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli: 1) okoliczności sprawy i dowody wskazują, że diagnosta nie miał wpływu na powstanie naruszenia; 2) zostały stwierdzone naruszenia przepisów dotyczących badań technicznych stanowiące podstawę do wydania decyzji o cofnięciu uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych.	
Art. 22 ust. 2	Państwa członkowskie stosują wymogi określone w załączniku V najpóźniej od dnia 1 stycznia 2023 r.	T	Przepis nie wymaga wdrożenia, wymagania określone w załączniku V są obecnie stosowane, jest wykonywany nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, a organ nadzoru ma wyznaczone	Art. 83 ust. 2. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. 2a. Stację kontroli pojazdów mogą prowadzić następujące podmioty niebędące przedsiębiorcami: 1) szkoła lub centrum kształcenia, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów;	

			zadania w tym zakresie w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym	2) jednostka: a) organizacyjna służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, b) organizacyjna podległa lub nadzorowana przez Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw zdrowia, ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego i nauki lub ministra właściwego do spraw transportu, c) ochrony przeciwpożarowej, d) systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego. 2b. W stosunku do podmiotów, o których mowa w ust. 2a, stosuje się odpowiednio przepisy odnoszące się do przedsiębiorców określone w niniejszym rozdziale. 2c. Środki publiczne przekazywane na działalność podstawową podmiotów, o których mowa w ust. 2a, nie mogą być wykorzystane w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 2. 3. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który: 1) posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość; 3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom – dotyczy osoby	

				fizycznej lub członków organów osoby prawnej; 4) posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań; 5) posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów; 6) zatrudnia uprawnionych diagnostów. 4. Poświadczenie, o którym mowa w ust. 3 pkt 5, wydaje za opłatą, w drodze decyzji, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, po dokonaniu sprawdzenia stacji kontroli pojazdów. Poświadczenie zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania. Art. 83b ust. 1. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta. 2. W ramach wykonywanego nadzoru starosta: 1) co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę stacji kontroli pojazdów w zakresie: a) zgodności stacji z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3, b) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów,	

				c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji; 2) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów; 3) wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, jeżeli przedsiębiorca: a) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 83a ust. 4, niezgodne ze stanem faktycznym, b) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów w wyznaczonym przez starostę terminie, c) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. 2a. Decyzja, o której mowa w ust. 2 pkt 3, podlega natychmiastowemu wykonaniu. 2b. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 2 pkt 3, jeżeli przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą objętą wpisem także na podstawie wpisów do innych rejestrów działalności regulowanej w tym samym zakresie działalności gospodarczej, z urzędu wykreśla się przedsiębiorcę także z tych rejestrów działalności regulowanej. Art. 83ba 1. Przedsiębiorca, którego wykreślono z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację	

				kontroli pojazdów, może uzyskać ponowny wpis do rejestru w tym samym zakresie działalności gospodarczej nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania decyzji, o której mowa w art. 83b ust. 2 pkt 3. 2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru. Nie dotyczy to sytuacji określonej w art. 83ac ust. 2. Art. 83bb. Właściwy starosta wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów na jego wniosek, a także po uzyskaniu informacji z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub Krajowego Rejestru Sądowego o wykreśleniu przedsiębiorcy. Art. 84 ust. 2. Starosta wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenie oraz zdała egzamin kwalifikacyjny. 2a. Egzamin, o którym mowa w ust. 2, przeprowadza za opłatą komisja powołana przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Art. 84a. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 2) program szkolenia diagnostów, sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego,	

				o którym mowa w art. 84 ust. 2, i wysokość opłaty za egzamin oraz wzory dokumentów związanych z uzyskaniem uprawnień do wykonywania badań technicznych. 2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni, w szczególności warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu, konieczność zapewnienia odpowiednich kwalifikacji diagnostów wykonujących badanie oraz koszty wykonywania badań. (Art. 1 pkt 13 lit. a tiret drugie dokonuje zmiany brzmienia w art. 83b w ust. 2 w pkt 3 lit. c: „c) dwukrotnie rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.”;)	
Art. 23 ust. 1	Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 20 maja 2017 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o tych przepisach. Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 20 maja 2018 r. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odesłania określone są przez państwa członkowskie.	T	-	w odnośniku nr 1: a) uchyla się pkt 11 i 12, b) po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu: „12a)dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25);”,	

Art. 23 ust. 2	Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	N	–	–	–
Art. 24	Dyrektywa 2009/40/WE traci moc ze skutkiem od dnia 20 maja 2018 r.	N	–	–	–
Art. 25	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej	N	–	–	–
Art. 26	Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.	N	–	–	–
Załącznik I	Minimalne wymogi dotyczące zakresu i zalecanych metod badania	T	Wdrożono rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	Art. 81 ust. 15. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych oraz wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach, uwzględniając w szczególności zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu.	
Załącznik II	Minimalna zawartość świadectwa zdatności do ruchu drogowego	T	Wdrożono § 2 ust. 9, załącznik nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa	§ 2 ust. 9. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu jest określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.	

			i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach	Załącznik nr 3 Wzór Zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. § 1 pkt 2 Załącznik nr 3 otrzymuje brzmienie do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.	
Załącznik III	Minimalne wymagania w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno – pomiarowych	T	Wdrożono rozporządzeniem Ministra Transportu	Art. 84a ust. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:	

			i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne	1) szczegółowe wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie;	
Załącznik IV	Wymogi minimalne dotyczące kompetencji, wyszkolenia i certyfikacji diagnostów	T	Art. 1 pkt 13 w art. 83af, art. 1 pkt 15 w art. 83d, 83h, art. 83j ust. 1, art. 83m, w art. 83o, art. 1 pkt 18 w art. 84b ust. 1-3 projektu	Art. 83af. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany zapewnić warunki organizacyjne umożliwiające diagnoście zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu przez: 1) uniezależnienie wysokości wynagrodzenia diagnosty od liczby i wyników przeprowadzonych badań technicznych; 2) wyeliminowanie w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa bezpośredniej podległości zatrudnionego diagnosty względem pracownika odpowiedzialnego za stan techniczny pojazdu; 3) zastosowanie procedur służących minimalizacji zidentyfikowanego ryzyka niezachowania wysokiego poziomu bezstronności pracy diagnosty. Art. 83d. 1. Szkolenia dla kandydatów na diagnostów, warsztaty doskonalenia zawodowego oraz dodatkowe warsztaty doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów.	

				2. Szkolenia i warsztaty, o których mowa w ust. 1, realizuje się zgodnie z programem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1 i obejmują one: 1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń; 2) część praktyczną w zakresie przeprowadzania badań technicznych. 3. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów. 4. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, pod warunkiem uczestnictwa w minimum 80% zajęć z części teoretycznej oraz we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach z części praktycznej. 5. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego i zaświadczenia o ukończeniu dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach. Art. 83h. 1. Badania techniczne pojazdów przeprowadza: 1) diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, objęty wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, zgodnie z art. 83a ust. 3 pkt 6; 2) zatrudniony albo pełniący służbę w upoważnionych komórkach organizacyjnych	

				lub stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1. 2. Diagnosta przeprowadza badanie techniczne zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem jego przeprowadzenia oraz przy użyciu wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych. 3. Diagnostą może zostać osoba, która: 1) posiada odpowiednie wykształcenie i praktykę; 2) ukończyła szkolenie dla kandydatów na diagnostów potwierdzone zaświadczeniem o jego ukończeniu; 3) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów, zwany dalej „egzaminem kwalifikacyjnym”; 4) nie była prawomocnie skazana za przestępstwo: a) popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe, b) przeciwko wiarygodności dokumentów. 4. Wymagania, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, nie stosuje się do osoby, która: 1) posiada: a) dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe, na poziomie technika albo b) dyplom technika albo tytuł zawodowy technika – w zawodach związanych z motoryzacją;	

				2) ukończyła studia na kierunku, dla którego program studiów przewiduje efekty uczenia się odpowiadające efektom szkolenia wymaganym w programie szkolenia kandydatów na diagnostów określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1. 5. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 3 pkt 1, rozumie się: 1) wykształcenie wyższe w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych inżynieria mechaniczna lub inżynieria lądowa i transport i udokumentowane łącznie 6 miesięcy praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, albo 2) wykształcenie wyższe w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów przyporządkowanym do dyscyplin naukowych: automatyka, elektronika i elektrotechnika lub inżynieria materiałowa i udokumentowany łącznie rok praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, albo 3) wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowany łącznie rok praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w	

				stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów – w przypadku osób posiadających dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe, w zawodzie technik pojazdów samochodowych, albo 4) wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowane łącznie 3 lata praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów – w przypadku osób posiadających dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplom technika albo tytuł zawodowy technika albo dyplom mistrzowski w zawodzie związanym z motoryzacją. 6. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 5, wlicza się maksymalnie 3 miesiące praktyki odbytej w stacji kontroli pojazdów. 7. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 5 pkt 1–3, wlicza się odpowiednio praktykę zawodową objętą programem studiów albo praktyki zawodowe objęte programem nauczania zawodu technik pojazdów samochodowych pod warunkiem, że praktyka jest odbywana na podstawie umowy dotyczącej praktyki zawartej między odpowiednio uczelnią albo szkołą, a stacją obsługi pojazdów, stacją kontroli pojazdów, zakładem (warsztatem) naprawy pojazdów albo upoważnioną komórką organizacyjną lub stacją kontroli pojazdów, o których mowa w	

				art. 86 ust. 2 pkt 1, albo na podstawie umowy o praktykę absolwencką. 8. Do okresu praktyki, o której mowa w ust. 5, wlicza się okres służby policjanta, żołnierza Żandarmerii Wojskowej, funkcjonariusza Straży Granicznej i funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej oraz okres zatrudnienia na stanowisku inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli do wykonywania zadań należała drogowa kontrola techniczna. Art. 83j ust. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty. Art. 83m. 1. Diagnosta jest obowiązany: 1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki; 2) uczestniczyć co 2 lata w warsztatach doskonalenia zawodowego – licząc od dnia wpisu do rejestru diagnostów albo ukończenia ostatnich warsztatów doskonalenia zawodowego; 3) przekazywać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego: a) informacje o zmianie danych, o których mowa w: – art. 83h ust. 3 pkt 4, – art. 83l ust. 2 pkt 1 lit. b i d – w terminie 14 dni od wystąpienia zmiany, b) zaświadczenie o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego – nie później niż 14 dni po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2,	

				c) zaświadczenie o ukończeniu dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego – nie później niż 14 dni po upływie terminu, o którym mowa w art. 83k ust. 10 pkt 2. 2. W przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia tego badania technicznego i przesyła informację o powodzie odstąpienia do centralnej ewidencji pojazdów. 3. Diagnosta podlega wyłączeniu od przeprowadzenia badania technicznego w przypadku gdy był świadkiem lub biegłym w postępowaniu, którego przedmiotem był badany pojazd.”. Art. 83o. 1. Egzaminy kwalifikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna działająca przy Dyrektorsze Instytutu Transportu Samochodowego. 2. Komisja egzaminacyjna składa się z osób spełniających wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 2. 3. Za egzamin kwalifikacyjny jest pobierana opłata. 4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 500 zł. 5. Opłata, o której mowa w ust. 3, stanowi przychód Instytutu Transportu Samochodowego. 6. Na egzaminie kwalifikacyjnym wykorzystuje się pytania egzaminacyjne pochodzące z katalogu pytań zatwierdzonego	

				przez ministra właściwego do spraw transportu. Katalog pytań składa się co najmniej z 1000 pytań. 7. Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie kwalifikacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902). 8. Egzamin kwalifikacyjny obejmuje: 1) część teoretyczną składającą się z: a) części testowej, b) zadania otwartego obejmującego wiedzę i kwalifikacje kandydata na diagnostę dotyczące obszarów: mechaniki, dynamiki, dynamiki pojazdu, silników spalinowych, technologii materiałów, elektroniki, elektryki, elektronicznych układów pojazdów, technologii pojazdu, metod badania, oceny usterek, aplikacji informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych, przeprowadzania badania technicznego oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązujących na terenie stacji kontroli pojazdów, a także obowiązujących wymogów prawnych w zakresie homologacji, rejestracji, warunków technicznych i badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych; 2) część praktyczną polegającą na: a) przeprowadzeniu badania technicznego w zakresie określonym przez komisję egzaminacyjną, b) wydaniu oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu,	

				c) wypełnieniu dokumentów stosowanych przy badaniu technicznym, o którym mowa w lit. a. 9. Warunkiem przystąpienia do części praktycznej egzaminu jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu. 10. Kandydat na diagnostę, w przypadku negatywnego wyniku części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, może zwrócić się do komisji egzaminacyjnej z wnioskiem o ponowną ocenę tej części egzaminu. 11. Jeżeli w wyniku ponownej oceny kandydat na diagnostę uzyskał pozytywny wynik z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego może przystąpić do części praktycznej egzaminu. 12. W przypadku uzyskania wyniku pozytywnego z egzaminu kwalifikacyjnego Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wydaje zaświadczenie potwierdzające zdanie egzaminu kwalifikacyjnego. Art. 84b. ust. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) program i sposób przeprowadzania szkoleń i warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1; 2) wymagania kwalifikacyjne dla członków komisji egzaminacyjnej, tryb ustalania jej składu i tryb jej pracy; 3) tryb, szczegółową formę, warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego;	

				4) tryb i sposób rozpatrywania wniosku o ponowną ocenę części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego; 5) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów; 6) sposób i warunki przeprowadzania seminariów, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c; 7) dokumenty związane z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych, warsztatów doskonalenia zawodowego i dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego, w tym wzory stosowanych dokumentów, sposób postępowania przez ośrodki szkolenia diagnostów z dokumentacją i jej prowadzenia oraz okres przechowywania dokumentacji; 8) wzór: a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, b) zaświadczenia o dokonaniu wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, c) zaświadczenia potwierdzającego zdanie egzaminu kwalifikacyjnego; d) zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w seminariach. 9) wysokość opłat za: a) egzamin kwalifikacyjny, b) uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c.	

				2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia: 1) wymóg osiągnięcia właściwego poziomu wiedzy i umiejętności niezbędnych do przeprowadzania badań technicznych; 2) konieczność zapewnienia sprawnego działania komisji egzaminacyjnych i właściwego doboru ich członków; 3) potrzebę zapewnienia należytych wymagań organizacyjno-technicznych do przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów; 4) konieczność zapewnienia jednolitych standardów przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego; 5) konieczność zapewnienia możliwości weryfikacji wyników części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego; 6) wymóg posiadania właściwego poziomu wiedzy dla prowadzenia zajęć dydaktycznych w zakresie przeprowadzania badań technicznych; 7) konieczność należytej ochrony dokumentacji związanej z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych, warsztatów doskonalenia zawodowego i dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego; 8) konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów; 9) koszty związane z przeprowadzaniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów i seminariów, o których mowa w art. 83e ust. 1	

				pkt 3 lit. c, oraz zasady proporcjonalności opłat. 3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów; 2) wzór świadectwa kompetencji diagnosty oraz sposób nadawania diagnoście numeru ewidencyjnego; 3) wzór wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty; 4) wzór pieczętki diagnosty; 5) wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.	
Załącznik V	Organy nadzoru	T	Art. 1 pkt 10 w art. 81c oraz art. 1 pkt 14 lit. c w art. 83b ust. 5 projektu	Art. 81c. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu zgłasza diagnoście zastrzeżenia do przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu. Diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i wpisuje zgłoszone zastrzeżenia w jego treści. 2. Zgłoszenie zastrzeżeń zgodnie z ust. 1 stanowi podstawę do wystąpienia do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego. 3. Z wnioskiem, o którym mowa w ust. 2, właściciel lub posiadacz pojazdu może wystąpić w terminie 2 dni roboczych od dnia	

				przeprowadzenia badania technicznego, do którego zgłosił zastrzeżenia w formie pisemnej, w postaci papierowej albo elektronicznej. Do wniosku dołącza się kopię zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1. 4. Ponowne badanie techniczne jest przeprowadzane w stacji kontroli pojazdów, w której zostało przeprowadzone badanie techniczne, do którego istnieje uzasadnione przypuszczenie, że zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa. 5. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w terminie 7 dni od dnia wystąpienia z wnioskiem przez właściciela lub posiadacza pojazdu uzgadnia z nim termin przedstawienia pojazdu do ponownego badania technicznego w formie pisemnej, w postaci papierowej albo elektronicznej. 6. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta, który wykonał badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1. Ponowne badanie techniczne przeprowadza się w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, który posiada uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. W przypadku nieobecności diagnosty, który wykonał badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1, ponowne badanie techniczne może być przeprowadzone przez innego diagnostę, zatrudnionego w stacji kontroli pojazdów. 7. Pracownik Transportowego Dozoru Technicznego, o którym mowa w ust. 6, ostatecznie rozstrzyga o stwierdzeniu	

			naruszeń, o których mowa w ust. 1, albo ich braku. W przypadku stwierdzenia tych naruszeń, diagnosta przeprowadzający ponowne badanie techniczne wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. 8. Koszty ponownego badania technicznego w przypadku niestwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa właściciel lub posiadacz pojazdu. 9. Koszty ponownego badania technicznego w przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, w której zostało przeprowadzone badanie techniczne. Art. 83b ust. 5 5. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest: 1) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego przez osobę niebędącą diagnostą; 2) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego bez wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub bez warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych; 3) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego bez zapewnienia dostępu do danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, z zastrzeżeniem art. 80bc; wdrożono art. 83b ust. 2 pkt 3, ust. 2a	

			i 2b, art. 83ba, art. 83bb ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;	4) odmowa dopuszczenia do przeprowadzenia kontroli, o której mowa w ust. 2 pkt 1; 5) odmowa udostępnienia dokumentów i innych nośników informacji. Art. 83b ust. 2. W ramach wykonywanego nadzoru starosta: 3) wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, jeżeli przedsiębiorca: a) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 83a ust. 4, niezgodne ze stanem faktycznym, b) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów w wyznaczonym przez starostę terminie, c) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. 2a. Decyzja, o której mowa w ust. 2 pkt 3, podlega natychmiastowemu wykonaniu. 2b. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 2 pkt 3, jeżeli przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą objętą wpisem także na podstawie wpisów do innych rejestrów działalności regulowanej w tym samym zakresie działalności gospodarczej, z urzędu wykreśla się przedsiębiorcę także z tych rejestrów działalności regulowanej. Art. 83ba	

			art. 1 pkt 14 lit. a tiret pierwsze w art. 83b ust. 2 pkt 1, art. 1 pkt 14 lit. b w art. 83b ust. 2c-2d, art. 1 pkt 15 w art. 83g, art. 83k, art. 83n oraz art. 1 pkt 15 w art. 83o ust. 1 projektu	1. Przedsiębiorca, którego wykreślono z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, może uzyskać ponowny wpis do rejestru w tym samym zakresie działalności gospodarczej nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania decyzji, o której mowa w art. 83b ust. 2 pkt 3. 2. Przepis ust. 1 stosuje się odpowiednio do przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru. Nie dotyczy to sytuacji określonej w art. 83ac ust. 2. Art. 83bb. Właściwy starosta wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów na jego wniosek, a także po uzyskaniu informacji z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub Krajowego Rejestru Sądowego o wykreśleniu przedsiębiorcy. (Art. 1 pkt 14 lit. a tiret drugie dokonuje zmiany brzmienia w art. 83b w ust. 2 w pkt 3 lit. c: „c) dwukrotnie rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.”;) Art. 83b ust. 2 1) przeprowadza, co najmniej raz w roku, kontrole sprawdzające przedsiębiorców i inne podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów w zakresie:	

			a) zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3 i w art. 83ad, b) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji, c) wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych;” Art. 83b ust. 2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają: 1) co najmniej wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz udokumentowaną co najmniej 3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów; 2) uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych; 3) co najmniej wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz zdobywają doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów albo są w trakcie uzyskiwania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, jeżeli jedna z osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru spełnia wymagania, o których mowa w pkt 1 albo 2. 2d. Osoby wykonujące czynności kontrolne nie mogą: 1) wykonywać pracy w stacji kontroli pojazdów; 2) wykonywać działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów;	

				3) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnym i niezależnym wykonywaniem czynności kontrolnych; 4) pozostawać z przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów w takim stosunku, który może wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nie czynności kontrolnych. Art. 83g. 1. Nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów sprawuje starosta właściwy ze względu na miejsce wykonywania działalności. 2. Właściwy starosta przeprowadza, nie rzadziej niż raz na 2 lata, kontrole w zakresie: 1) zgodności z programem oraz właściwej realizacji szkoleń i warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1; 2) spełniania warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów. 3. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, spełniające wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c. 4. Osoby, o których mowa w ust. 3, nie mogą: 1) być zatrudnione w ośrodku szkolenia diagnostów; 2) wykonywać działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodek szkolenia diagnostów;	

				3) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnym i niezależnym wykonywaniem czynności kontrolnych; 4) pozostawać z przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów, w takim stosunku, który może wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nie czynności kontrolnych. 5. Do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców. 6. Właściwy starosta wydaje decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, jeżeli przedsiębiorca: 1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 83f ust. 8, niezgodne ze stanem faktycznym; 2) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów; 3) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów w wyznaczonym przez starostę terminie; 4) przestał spełniać warunki, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 5 lub 6. 7. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w	

				zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest: 1) prowadzenie szkoleń lub warsztatów , o których mowa w art. 83d ust. 1, niezgodnie z programem; 2) prowadzenie szkoleń lub warsztatów , o których mowa w art. 83d ust. 1, niezgodnie z warunkami, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 1–4; 3) wystawienie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego lub zaświadczenia o ukończeniu dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego bez odbycia zajęć przewidzianych w programie. 8. Decyzja, o której mowa w ust. 6, podlega natychmiastowemu wykonaniu. 9. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 6, właściwy starosta z urzędu wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Jeżeli przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą objętą wpisem także na podstawie wpisów do innych rejestrów działalności regulowanej w tym samym zakresie działalności gospodarczej, z urzędu wykreśla się przedsiębiorcę także z tych rejestrów działalności regulowanej. 10. Przedsiębiorca, którego wykreślono z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, na podstawie decyzji, o której mowa w ust. 6, może uzyskać ponowny wpis do rejestru w tym samym	

				zakresie działalności gospodarczej nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania tej decyzji. 11. Przepis ust. 10 stosuje się do przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Nie dotyczy to sytuacji określonej w art. 83f ust. 13. 12. Właściwy starosta wykreśla przedsiębiorcę i jednostkę prowadzącą ośrodek szkolenia diagnostów z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów na ich wniosek, a przedsiębiorcę także po uzyskaniu informacji z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub Krajowego Rejestru Sądowego o wykreśleniu przedsiębiorcy. Art. 83k. 1. W ramach wykonywanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza: 1) kontrole doraźne w losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza badanie techniczne, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzania	

				badania technicznego pojazdu poddawanego badaniu technicznemu w tej stacji; 2) kontrolę i weryfikację wyników wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych w stacji kontroli pojazdów oraz użycia wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę; 3) analizę wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek; 4) analizę dokumentacji fotograficznej; 5) kontrole w zakresie prawidłowości umieszczenia cechy identyfikacyjnej; 6) kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. 2. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego, którzy spełniają wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c, oraz odbyli szkolenie. 3. Szkolenie, o którym mowa w ust. 2, obejmuje swoim zakresem co najmniej czynności kontrolne oraz rozwiązania techniczne zgodne z aktualnym poziomem wiedzy technicznej i obowiązujące wymogi prawne dotyczące homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacje informatyczne wykorzystywane w badaniach technicznych oraz przeprowadzanie badania technicznego.	

				4. Pracownicy, o którym mowa w ust. 2, nie mogą: 1) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnym i niezależnym wykonywaniem czynności kontrolnych; 2) pozostawać z diagnostami oraz przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów w takim stosunku, który może wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych. 5. Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym. 6. Przed przystąpieniem do czynności kontrolnych w ramach nadzoru pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego znajdujący się na terenie stacji kontroli pojazdów informują bezpośrednio przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów albo kierownika podmiotu prowadzącego taką stację o rozpoczęciu czynności kontrolnych – w przypadku ich obecności. 7. W ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego mają prawo: 1) żądania od przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów albo kierownika podmiotu prowadzącego taką stację pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych	

				nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli; 2) wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są przeprowadzane badania techniczne w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być tam wykonywana działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów; 3) uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych. 8. Po przeprowadzeniu kontroli pracownik Transportowego Dozoru Technicznego sporządza pisemny protokół z dokonanych czynności i stwierdzonego stanu faktycznego. Protokół podpisuje kontrolowany diagnosta, który może wnieść do protokołu zastrzeżenia lub odmówić jego podpisania. W przypadku odmowy podpisania protokołu sporządza się stosowną adnotację w protokole. 9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w danym roku kalendarzowym obejmuje kontrolą w ramach sprawowanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych nie mniej niż 0,3 % liczby badań technicznych przeprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzednim. 10. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości dotyczących przedmiotu, zakresu lub sposobu przeprowadzenia przez diagnostę badania	

				technicznego Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może wydać postanowienie o obowiązku: 1) usunięcia przez diagnostę w wyznaczonym terminie stwierdzonych nieprawidłowości lub 2) ukończenia przez diagnostę w terminie 3 miesięcy od dnia wydania postanowienia dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego. 11. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zawiesza, w drodze decyzji, uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych w przypadku: 1) naruszenia przez diagnostę obowiązków, o których mowa w art. 83m ust. 1 pkt 3 lit. a tiret drugie, lit. b i c; 2) bezskutecznego upływu terminu, o którym mowa w ust. 10 pkt 1. 12. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przywraca, w drodze decyzji, uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych w przypadku usunięcia naruszeń stanowiących podstawę wydania decyzji o ich zawieszeniu. 13. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa, w drodze decyzji, uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, w przypadku gdy diagnosta: 1) przestał spełniać wymagania, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4;	

				2) umieścił cechę identyfikacyjną niezgodnie z decyzją, o której mowa w art. 66a ust. 2; 3) rażąco naruszył przepisy dotyczące badań technicznych. 14. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest: 1) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, jeżeli usterka lub kilka usterek z jednej grupy stwarza bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym; 2) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym bez przeprowadzenia badania technicznego; 3) dwukrotne przeprowadzenie badania technicznego bez wyposażenia kontrolno-pomiarowego gwarantującego wykonanie odpowiedniego zakresu badania technicznego; 4) dwukrotne przeprowadzenie badania technicznego bez dostępu do centralnej ewidencji pojazdów, o ile dostęp jest wymagany, z zastrzeżeniem art. 80bc; 5) odmowa poddania się czynnościom kontrolnym w ramach nadzoru. 15. W przypadku cofnięcia uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań	

				technicznych, uprawnienie może być wydane ponownie: 1) nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofnął uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych; 2) po spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3. 16. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego informuje przedsiębiorcę i inny podmiot prowadzących stacje kontroli pojazdów, w których diagnosta przeprowadza badania techniczne, o zawieszeniu, przywróceniu oraz cofnięciu uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, nie później niż w terminie 7 dni od dnia wydania decyzji. 17. Decyzje, o których mowa w ust. 11–13, podlegają natychmiastowemu wykonaniu. Art. 83n. Organy nadzoru współpracują ze sobą w zakresie niezbędnym do prawidłowej realizacji powierzonych im zadań. Art. 83o ust. 1. Egzaminy kwalifikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna działająca przy Dyrektorze Instytutu Transportu Samochodowego.	

Odwrócona tabela zgodności

Tytuł aktu krajowego	Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw	
Tytuł wdrażanego aktu prawnego	Dyrektywa 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25)	
Jednostka redakcyjna	Treść przepisu/ów projektu ustawy	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
Art. 1 pkt 3 projektu	Art. 66. 3a. Cechę identyfikacyjną umieszcza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów wskazanej w decyzji, o której mowa w ust. 2.	Projekt ustawy wprowadza nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczenia cechy identyfikacyjnej oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, co przedkłada się na wszystkie aspekty związane z czynnościami jakie wykonuje diagnosta. W związku z tym, zasadnym jest wskazanie wprost w art. 66a w ust. 3a kompetencji diagnosty jaką jest umieszczenie cechy identyfikacyjnej.
Art. 1 pkt 5 projektu	Art. 80a: „2a. W ewidencji gromadzi się również dane o: 1) stacjach demontażu lub punktach zbierania pojazdów;”	Projekt ustawy rozszerza katalog danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 ustawy. W związku z tym, że art. 80a ust. 2 wskazuje, że w ewidencji gromadzi się tylko dane o pojazdach, zdaniem komisji prawniczej, w celu osiągnięcia spójności niezbędne jest dodanie w art. 80a ust. 2a pkt 1, który wskazuje, że w centralnej ewidencji pojazdów oprócz danych o diagnostach oraz przedsiębiorcach i innych podmiotach prowadzących stację kontroli pojazdów, są gromadzone dane także dane o stacjach demontażu lub punktach zbierania pojazdów.
Art. 1 pkt 8 projektu	8) uchyla się art. 80be;	W związku z tym, że dane dotyczące przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 10b projektu ustawy będą gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów wymagane było uchylenie art. 80be.

Art. 1 pkt 9 lit. a projektu	8) w art. 81: a) w ust. 11 w pkt 2 w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu: „c) w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy;”,	Przepis został dodany na skutek uwagi Ministra Cyfryzacji zgłoszonej na etapie Komitetu Rady Ministrów do Spraw Cyfryzacji. W katalogu dodatkowych badań technicznych pojazdu skierowanego przez starostę albo na wniosek właściciela pojazdu zostało dodane badanie techniczne w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy w celu wyeliminowania wątpliwości w procesach realizowanych przy wsparciu centralnej ewidencji pojazdów oraz w komunikacji pomiędzy uczestnikami tych procesów: właścicielem pojazdu, diagnostą i starostą.
Art. 1 pkt 11 lit. a–d projektu	W art. 83: a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: Badanie techniczne przeprowadza się po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego, opłaty ewidencyjnej lub opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w: b) (...) 1ab. Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pobiera niezależnie od opłaty za przeprowadzenie badania technicznego w wysokości odpowiadającej 100% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego. 1ac. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz odsetki za zwłokę od tych opłat stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.	Dyrektywa 2014/45 nie odnosi się do opłat towarzyszących przeprowadzaniu badania technicznego. Jednakże, mając na uwadze obecnie funkcjonujące rozwiązania (opłata ewidencyjna) oraz konieczność skorelowania ich z innymi np. opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w sposób bardzo precyzyjny projekt ustawy określa systematykę pobierania, ewidencjonowania lub odprowadzania wszystkich opłat towarzyszących temu badaniu technicznemu.

	1ad. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów: 1) ewidencjonuje opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie; 2) odprowadza opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym opłaty zostały pobrane; 3) sporządza i przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym badania techniczne zostały przeprowadzone, miesięczne sprawozdanie obejmujące informacje i dane o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetkach za zwłokę od tych opłat, zgodnie z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 1e pkt 2; 4) sporządza i przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego korektę miesięcznego sprawozdania, zgodnie z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 1e pkt 2 – w przypadku niedopłaty albo nadpłaty w odprowadzeniu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. 1ae. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1ad pkt 3, albo korekta, o której mowa w ust. 1ad pkt 4, opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, przekazuje się za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego lub na adres do doręczeń elektronicznych w rozumieniu ustawy z dnia 18 listopada	

	2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 569 i 1002). 1af. Od nieodprowadzonych i nieterminowo odprowadzonych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie pobiera się odsetki za zwłokę, w wysokości odsetek za nieterminowe regulowanie zobowiązań podatkowych. 1ag. Do należności z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz odsetek za zwłokę od opłat stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, z wyłączeniem art. 75 § 4a w zakresie określenia w decyzji stwierdzającej nadpłatę wysokości zobowiązania podatkowego oraz art. 75 § 4b, z tym że uprawnienia organu podatkowego przysługują Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. 1ah. Ściągnięcie należności z tytułu należnych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz odsetek za zwłokę od opłat, o których mowa w ust. 1af, następuje na podstawie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji – w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest wierzycielem tych należności. c) po ust. 1c dodaje się ust. 1ca w brzmieniu: 1ca. W przypadku ponownego badania technicznego, o którym mowa w art. 81c, opłatę za przeprowadzenie badania technicznego i opłatę ewidencyjną uiszcza się po przeprowadzonym badaniu technicznym.	

	d) po ust. 1d dodaje się ust. 1e w brzmieniu: 1e. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) sposób pobierania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tej opłaty, 2) wzór sprawozdania i korekty sprawozdania, o których mowa odpowiednio w ust. 1ad pkt 3 i 4 – uwzględniając konieczność jednolitego postępowania podmiotów obowiązanych do pobierania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz ujednolicenia miesięcznych sprawozdań i ich korekt.	
Art. 1 pkt 15 projektu	Art. 83e. 3. Za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, pobiera się opłatę. 4. Opłata za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, prowadzonych przez: 1) Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego – stanowi przychód Instytutu Transportu Samochodowego, 2) Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego – stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i jest wnoszona na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego. 5. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 250 zł.	Dyrektywa 2014/45 nie odnosi się do opłat. Jednakże, wprowadzenie seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów i powierzenie ich przeprowadzania Dyrektorowi Instytutu Transportu Samochodowego i Dyrektorowi Transportowemu Dozorowi Technicznemu, wiąże się z koniecznością wprowadzenia przepisów dotyczących opłat.

Art. 1 pkt 16 i 17 projektu	16) uchyla się art. 84; 17) w art. 84a: a) w ust. 1 uchyla się pkt 2, b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni, warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów oraz koszty wykonywania badań technicznych.”;	W związku z projektowanymi przepisami dotyczącymi diagnostów i potrzebą wydania nowego aktu wykonawczego określającego m.in. program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów, zaistniała potrzeba uchylecia art. 84 oraz w art. 84a w ust. 1 pkt 2 i zmiany ust. 2 określającego wytyczne do wydania rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1.
Art. 1 pkt 19 projektu	19) w art. 86: a) w ust. 1 skreśla się wyrazy „z wyłączeniem wymogu posiadania zezwolenia starosty, o którym mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. b”;	Na skutek uwag Ministra – Koordynatora Służb Specjalnych zmiany wymagał art. 86 ust. 1 <i>ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym</i>, ponieważ zawarte w nim odesłanie „z wyłączeniem wymogu posiadania zezwolenia starosty, o którym mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. b” jest nieaktualne.
Art. 1 pkt 20 projektu	Art. 86c. 1. Jeżeli kwota pobranych w poprzednim roku kalendarzowym opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz odsetek za zwłokę od tych opłat, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz opłat za uczestnictwo w seminariach przekroczy kwotę kosztów na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1 i art. 86b na dany rok, kwota nadwyżki stanowi dochód budżetu państwa. 2. Kwota nadwyżki, o której mowa w ust. 1, jest przekazywana na dochody budżetu państwa w terminie do dnia 31 marca następnego roku kalendarzowego. 3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje, do dnia 1 marca każdego roku, ministrowi	W celu zapewnienia przejrzystości finansowania systemu badań technicznych pojazdów, konieczne było dodanie art. 86c.

	właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie zawierające informacje: 1) o wysokości środków otrzymanych z tytułu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz opłaty za uczestnictwo w seminariach, 2) o rzeczywistych kosztach poniesionych przez Transportowy Dozór Techniczny na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1 i art. 86b – w poprzednim roku kalendarzowym.;	
Art. 1 pkt 21 projektu	21) w art. 129fc w ust. 1: a) w pkt 1 wyrazy „o których mowa w art. 84 ust. 2” zastępuje się wyrazem „diagnosty”, b) w pkt 2 wyrazy „art. 84 ust. 2b” zastępuje się wyrazami „art. 83h ust. 5”;	Mając na uwadze, że projekt ustawy wprowadza zmiany w zakresie uprawnień diagnosty, a wymagania do uzyskania wskazanego uprawnienia zostały określone w projekcie w dodawanym art. 83h ust. 3-7 konieczna jest zmiana odesłań do przepisów wymienionych w art. 129fc ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – <i>Prawo o ruchu drogowym</i>.
Art. 1 pkt 23 projektu	23) w art. 140n: a) w ust. 1 po wyrazach „140m-140mb,” dodaje się wyrazy „art. 140mc ust. 1 i art. 140md ust. 1,”, b) w ust. 2a wyrazy „140ma i art. 140mb” zastępuje się wyrazami „140ma, art. 140mb i art. 140mc ust. 1”, c) po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu: „2b. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140md ust. 1, nakłada Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.”, d) w ust. 3a wyrazy „140ma i art. 140mb” zastępuje się wyrazami „140ma, art. 140mb i art. 140mc ust. 1”,	Ze względu, że projekt ustawy przewiduje wprowadzenie kar pieniężnych mających na celu dodatkowe zdyscyplinowanie przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów przeprowadzających badania techniczne, to konsekwencją powyższych zmian było dostosowanie brzmienia art. 140n, przez wskazanie podmiotu uprawnionego do nakładania kar, sposobu ich nakładania, a także odesłania do odpowiedniego stosowania przepisów działu IVa Kodeksu postępowania administracyjnego.

	e) po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu: „3b. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140md ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.”, f) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Do kar pieniężnych, o których mowa w art. 140m–140mb, art. 140mc ust. 1 i art. 140md ust. 1 w zakresie nieuregulowanym w ustawie, stosuje się odpowiednio przepisy działu IVa Kodeksu postępowania administracyjnego.”, g) po ust. 6 dodaje się ust. 6a i 6b w brzmieniu: „6a. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140m-140mb, art. 140mc ust. 1 i art. 140md ust. 1 podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. 6b. Wierzycielem należności z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 140md ust. 1, jest właściwy miejscowo naczelnik urzędu skarbowego według siedziby Transportowego Dozoru Technicznego.”.	
Art. 2 projektu	W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1128, z późn. zm.) w art. 23 w ust. 1 po pkt 16g dodaje się pkt 16h w brzmieniu: 16h) opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uiszczonej przez właściciela lub posiadacza pojazdu.	Zmiany w ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych stanowią konsekwencje wprowadzenia nowego rodzaju opłaty – opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

Art. 3 projektu	W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1800, z późn. zm.) w art. 16 w ust. 1 po pkt 19g dodaje się pkt 19h w brzmieniu: 19h) opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002), uiszczonej przez właściciela lub posiadacza pojazdu.	Zmiany w ustawie o podatku dochodowym od osób prawnych stanowią konsekwencje wprowadzenia nowego rodzaju opłaty – opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.
Art. 4 projektu	W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1514) w art. 61 po ust. 1 dodaje się ust. 1a-1d w brzmieniu: 1a. TDT otrzymuje dotację celową z budżetu państwa na dofinansowanie realizacji zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1 i art. 86b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, w tym wydatków majątkowych, pomniejszoną o przychody uzyskane w poprzednim roku kalendarzowym z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o których mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, opłat za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 83e ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, o których mowa w art. 83just. 2. 1b. Minister właściwy do spraw transportu udziela dotacji celowej, o której mowa w ust. 1a, na podstawie umowy zawartej zgodnie z art. 150 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.).	W związku z przyznaniem Dyrektorowi TDT nowych zadań w systemie badań technicznych pojazdów zmiany wymagają przepisy <i>ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym</i>. Zgodnie z art. 61 tej ustawy Transportowy Dozór Techniczny prowadzi samodzielną gospodarkę finansową. Ponadto TDT nie otrzymuje również żadnych dotacji, ani środków z budżetu państwa. Mając na uwadze, rzeczywiste koszty realizacji zadań przekazanych Dyrektorowi TDT związanych z diagnostami, jak również z nadzorem nad prawidłowością badań technicznych, w art. 4 projektu ustawy zaproponowano zmiany w art. 61 <i>ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym</i> w celu zapewnienia funkcjonowania systemu.

	1c. Dyrektor TDT przedstawia w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne rozliczenie z otrzymanej w poprzednim roku budżetowym dotacji celowej, o której mowa w ust. 1a, zawierające rzeczywiste koszty poniesione przez TDT na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1 i art. 86b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. 1d. Kwota dotacji celowej, o której mowa w ust. 1a, nie może przewyższać różnicy między rzeczywistymi kosztami poniesionymi przez TDT na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1 i art. 86b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, a przychodami uzyskanymi z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o których mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, opłat za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 83e ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, o których mowa w art. 83j ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, w poprzednim roku kalendarzowym.	

Art. 5 projektu	W ustawie z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2022 r. poz. 470) w art. 12 w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie: 6) art. 75a, art. 83 ust. 2 oraz art. 83f ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002).	W związku ze specyfiką działalności regulowanej określanych przedmiotowym projektem należało rozszerzyć dotychczasowy katalog wyłączeń dotyczących transgranicznej działalności usługowej o prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów.
Art. 6 projektu	W ustawie z dnia 17 listopada 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 2165) w art. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie: „6) w art. 80ba w ust. 1 pkt 10 otrzymuje brzmienie: „10) przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego - w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 10a i 21a, oraz w przypadku wydania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, dla pojazdu niezarejestrowanego - także, w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 13.”.	W związku z dodaniem w art. 80ba ustawy pkt 10, który uprawnia Dyrektora TDT do przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów danych dotyczących diagnostów, konieczne było, zdaniem komisji prawniczej, wprowadzenie zmian redakcyjnych w art. 1 pkt 6 ustawy z dnia 17 listopada 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 2165).
Art. 7, 8, 19 – 21 projektu	Art. 7. 1. Do spraw dotyczących wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. 2. Przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy za wniosek spełniający wymaganie, o którym mowa w art. 83a ust. 3 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu	Wymienione przepisy projektu ustawy regulują sposób postępowań będących w toku dotyczących wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, kontroli stacji kontroli pojazdów, kwestię stosowania przepisów odnośnie pojazdów zabytkowych w związku z wdrażanymi zmianami w tym zakresie. Przepisy przejściowe dotyczą również kwalifikacji wykładowców prowadzących szkolenia dla kandydatów na

	nadany niniejszą ustawą, uznaje się także wniosek zawierający imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ich uprawnień. Art. 8. Do kontroli stacji kontroli pojazdów wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe. Art. 19. Do postępowań w sprawach nakładania kar pieniężnych, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy ostateczną decyzją stosuje się przepisy dotychczasowe. Art. 20. Pojazdy zabytkowe zarejestrowane na podstawie przepisów dotychczasowych uznaje się za spełniające wymagania, o których mowa w art. 2 pkt 39 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Art. 21. 1. Do dnia 31 grudnia 2023 r. wykładowcy prowadzący szkolenia dla kandydatów na diagnostów, pierwsze warsztaty doskonalenia zawodowego, warsztaty doskonalenia zawodowego lub dodatkowe warsztaty doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów są zwolnieni z obowiązku, o którym mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c ustawy zmienianej w art. 1. 2. Pierwsze seminaria dla wykładowców, o których mowa w ust. 1, Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzają nie później niż do dnia 30 czerwca 2023 r.	diagnostów lub warsztaty doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów i określają maksymalny termin do nabycia właściwych uprawnień oraz regulują zachowanie mocy niektórych przepisów wykonawczych do czasu wydania nowych.

Art. 23, 24 i 26 projektu	Art. 23. Pierwszy plan finansowy Transportowego Dozoru Technicznego uwzględniający skutki wejścia w życie niniejszej ustawy jest sporządzany w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie ustawy i przedstawiany do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw transportu. Art. 24. Do udzielenia dotacji celowej z budżetu państwa w 2023 r. na dofinansowanie realizacji zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83, art. 83k ust. 1 i art. 86b ustawy zmienianej w art. 1, nie stosuje art. 61 się ust. 1d ustawy zmienianej w art. 4. Art. 26. 1. W latach 2023–2032 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym wejścia w życie niniejszej ustawy wynosi 219 619 228,00 zł, z tym że w: 1) 2023 r. – 32 464 648,00 zł; 2) 2024 r. – 20 588 763,00 zł; 3) 2025 r. – 19 075 416,00 zł; 4) 2026 r. – 19 502 986,00 zł; 5) 2027 r. – 20 281 744,00 zł; 6) 2028 r. – 20 451 972,00 zł; 7) 2029 r. – 20 933 955,00 zł; 8) 2030 r. – 22 082 349,00 zł; 9) 2031 r. – 21 870 533,00 zł; 10) 2032 r. – 22 366 862,00 zł 2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków określonego w ust. 1 wprowadza się mechanizm korygujący polegający na	Artykuł 23 reguluje zasady zatwierdzania pierwszego planu finansowego TDT, uwzględniającego nowe koszty realizacji zadań nakładanych na TDT oraz dotacji z budżetu państwa. Artykuł 24 dotyczy uzyskiwania dotacji celowej z budżetu państwa w 2023 r. W art. 26 wskazany został maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie przedmiotowej ustawy. Określenie maksymalnego poziomu ciężaru finansowego związanego z wejściem w życie regulacji stanowi konsekwencję stosowania zasad związanych z procedowaniem aktów prawnych. W art. 27 jednoznacznie wskazano maksymalny limit wydatków poniesionych przez Dyrektora TDT w danym roku kalendarzowym na realizację zadań przewidzianych projektem ustawy.

	ograniczeniu wydatków przeznaczonych na sfinansowanie zadań wynikających z ustawy. 3. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz w razie potrzeby wdraża mechanizm korygujący. Art. 27. Maksymalny limit wydatków poniesionych przez Transportowy Dozór Techniczny w danym roku kalendarzowym na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i, art. 83k ust. 1 i art. 86b ustawy zmienianej w art. 1, nie może przekroczyć maksymalnych limitów wydatków przyjętych na dany rok budżetowy, o których mowa w art. 26 ust. 1.	
Art. 25 projektu	Art. 25. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie: 1) art. 80b ust. 2 i art. 84a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80b ust. 2, art. 84a ust. 1 i art. 84b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, 2) art. 80bb ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80bb ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 – nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i mogą być zmieniane na podstawie przepisów dotychczasowych.	Zastosowanie odpowiednich przepisów przejściowych pozwoli na płynne wdrożenie nowej koncepcji funkcjonowania systemu nadań technicznych pojazdów.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów²⁾

Na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, 1002 i...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy katalog danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 6 lit. e i f, pkt 7 lit. a oraz pkt 8–10, 10a lit. e, pkt 11–18 i 20–22 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”, gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, zwanej dalej „ewidencją”, przekazywanych przez podmioty, o których mowa w art. 80ba ust. 1 ustawy oraz uzupełnianych automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

§ 2. W ewidencji gromadzi się następujące dane:

- 1) o dowodzie rejestracyjnym oraz jego wtórniku:
 - a) datę zamówienia dokumentu,
 - b) serię i numer dokumentu,
 - c) datę wydania dokumentu,
 - d) datę ważności dokumentu, jeżeli występuje takie ograniczenie,
 - e) oznaczenie organu wydającego dokument,
 - f) datę odbioru dokumentu,

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 1716).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie:

1) w zakresie swojej regulacji wdraża:

a) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25),
b) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/46/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. zmieniającą dyrektywę Rady 1999/37/WE w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 129);

2) służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylającego rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 (Dz. Urz. UE L 111 z 25.04.2019, str. 13).

- g) dane osoby wskazanej w dokumencie jako właściciel, posiadacz lub użytkownik,
 - h) dane techniczne pojazdu zamieszczone w dokumencie,
 - i) numer świadectwa homologacji typu pojazdu,
 - j) termin badania technicznego,
 - k) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,
 - l) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,
 - m) powód utraty dokumentu,
 - n) datę i przyczynę unieważnienia dokumentu,
 - o) datę i godzinę wprowadzenia danych,
 - p) datę zwrotu dokumentu do organu rejestrującego;
- 2) o pozwoleniu czasowym oraz jego wtórniku:
- a) serię i numer dokumentu,
 - b) datę wydania dokumentu,
 - c) datę ważności dokumentu,
 - d) datę przedłużenia ważności dokumentu,
 - e) cel wydania dokumentu,
 - f) oznaczenie organu wydającego dokument,
 - g) datę odbioru dokumentu,
 - h) dane osoby wskazanej w dokumencie jako właściciel, posiadacz lub użytkownik,
 - i) dane techniczne pojazdu zamieszczone w dokumencie,
 - j) numer świadectwa homologacji typu pojazdu,
 - k) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,
 - l) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,
 - m) powód utraty dokumentu,
 - n) datę i przyczynę unieważnienia dokumentu,
 - o) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 3) o profesjonalnej rejestracji pojazdów, w tym wynikające z decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów i dotyczące blankietów profesjonalnych dowodów rejestracyjnych:
- a) numer decyzji, datę wydania oraz początku i końca jej ważności, a także datę wydania załącznika do tej decyzji,
 - b) oznaczenie organu, który wydał decyzję,

- c) imię i nazwisko (nazwę lub firmę) podmiotu uprawnionego, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy, zwanego dalej „podmiotem uprawnionym”,
 - d) adres siedziby albo oddziału podmiotu uprawnionego,
 - e) data i miejsce urodzenia podmiotu uprawnionego – jeżeli dotyczy,
 - f) numer identyfikacyjny REGON podmiotu uprawnionego, albo numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,
 - g) rodzaj podmiotu uprawnionego,
 - h) serię i numer wydanych blankietów profesjonalnego dowodu rejestracyjnego oraz datę i godzinę wydania ich przez organ,
 - i) serię i numer oraz datę i godzinę zwrotu blankietów profesjonalnego dowodu rejestracyjnego do organu, przez który zostały wydane oraz oznaczenie czy zostały wykorzystane,
 - j) serię i numer oraz datę i godzinę utraty lub zniszczenia oraz datę odnalezienia profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego,
 - k) powód utraty profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego,
 - l) datę i godzinę oraz przyczynę uchYLENIA decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów oraz datę jej doręczenia podmiotowi uprawnionemu,
 - m) oznaczenie organu, który uchylił decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdów,
 - n) datę i godzinę stwierdzenia nieważności decyzji o profesjonalnej rejestracji pojazdów albo datę i godzinę wydania decyzji odmownej w przypadku wznowienia postępowania,
 - o) datę określającą do kiedy podmiot nie może wnioskować ponownie o profesjonalną rejestrację pojazdów,
 - p) oznaczenie podmiotu wprowadzającego dane,
 - q) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 4) o karcie pojazdu oraz jej wtórniku:
- a) serię i numer dokumentu,
 - b) datę wydania dokumentu,
 - c) oznaczenie podmiotu wydającego dokument,
 - d) datę odbioru dokumentu,

- e) dane techniczne pojazdu zamieszczone w dokumencie,
 - f) adnotacje urzędowe zamieszczone w dokumencie oraz datę ich wpisu i obowiązywania,
 - g) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia dokumentu,
 - h) powód utraty dokumentu,
 - i) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 5) o tablicach rejestracyjnych, w tym tymczasowych, dyplomatycznych, zabytkowych, indywidualnych oraz dodatkowej tablicy rejestracyjnej do oznaczania bagażnika oraz ich wtórnikach:
- a) datę wydania tablicy rejestracyjnej,
 - b) numer rejestracyjny,
 - c) rodzaj tablic ze względu na ich przeznaczenie oraz wielkość,
 - d) informację, czy tablica rejestracyjna była wydana przed dniem 1 maja 2000 r.,
 - e) datę utraty, zniszczenia tablic oraz datę odnalezienia tablic,
 - f) powód utraty tablic,
 - g) datę zwrotu tablic rejestracyjnych,
 - h) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 6) o profesjonalnych tablicach rejestracyjnych oraz ich legalizacji:
- a) datę i godzinę wydania profesjonalnych tablic rejestracyjnych,
 - b) profesjonalny numer rejestracyjny,
 - c) rodzaj tablic ze względu na ich przeznaczenie oraz wielkość,
 - d) datę i godzinę utraty, zniszczenia profesjonalnych tablic rejestracyjnych oraz datę i godzinę ich odnalezienia,
 - e) powód utraty profesjonalnych tablic rejestracyjnych,
 - f) datę i godzinę zwrotu tablic rejestracyjnych,
 - g) serię i numer znaku legalizacyjnego,
 - h) datę i godzinę wydania znaku legalizacyjnego,
 - i) datę i godzinę utraty lub zniszczenia znaku legalizacyjnego,
 - j) przyczynę utraty znaku legalizacyjnego,
 - k) oznaczenie podmiotu wprowadzającego dane,
 - l) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 7) o znakach legalizacyjnych:

- a) serię i numer nalepki legalizacyjnej, a w przypadku nalepki legalizacyjnej na tablicie tymczasowe datę ważności tej nalepki,
 - b) datę wydania znaków legalizacyjnych,
 - c) datę utraty, zniszczenia znaków legalizacyjnych oraz datę ich odnalezienia,
 - d) powód utraty znaków legalizacyjnych,
 - e) datę zwrotu znaków legalizacyjnych,
 - f) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 8) o nalepkach kontrolnych oraz ich wtórnikach:
- a) serię i numer nalepki kontrolnej,
 - b) datę wydania nalepki kontrolnej,
 - c) datę utraty, zniszczenia oraz datę odnalezienia nalepki kontrolnej,
 - d) powód utraty nalepki kontrolnej,
 - e) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 9) o badaniach technicznych pojazdu oraz czynnościach diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu:
- a) numer badania technicznego,
 - b) datę i godzinę wykonania badania technicznego albo jego przerwania albo odstąpienia od przeprowadzenia badania technicznego, o którym mowa w art. 83m ust. 2 ustawy,
 - c) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów,
 - d) wartość odczytu wskazania drogomierza pojazdu w momencie badania technicznego wraz z jednostką miary, a w przypadku braku możliwości odczytu - rodzaj stwierdzonej nieprawidłowości,
 - e) rodzaj badania technicznego,
 - f) rodzaj dodatkowego badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 11 albo ust. 11a ustawy,
 - g) stwierdzone w toku badania technicznego usterki, w tym oznaczenie przedmiotu i zakresu badania, oznaczenie usterki skutkującej uznaniem stanu technicznego za niezadawalający oraz wytyczne dotyczące oceny usterek,
 - h) opis usterki,
 - i) informację o ponownym badaniu technicznym, o którym mowa w art. 81c ust. 2 ustawy,

- j) przyczynę przerwania wykonania badania technicznego albo odstąpienia od badania technicznego, o którym mowa w art. 83m ustawy,
 - k) oznaczenie o zgłoszeniu zastrzeżenia do przeprowadzonego badania technicznego, o którym mowa w art. 81c ust. 1 ustawy,
 - l) wynik badania technicznego,
 - m) termin badania technicznego,
 - n) oznaczenie o wpisaniu do dowodu rejestracyjnego terminu badania technicznego,
 - o) oznaczenie o wydaniu zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym,
 - p) numer cechy identyfikacyjnej, o której mowa w art. 66a ust 3a ustawy,
 - q) datę umieszczenia cechy identyfikacyjnej,
 - r) imię i nazwisko diagnosty oraz numer dokumentu uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych albo numer świadectwa kompetencji diagnosty, który przeprowadził badanie techniczne,
 - s) informację, czy dane o badaniu technicznym zostały przekazane do ewidencji na podstawie art. 80bc ustawy,
 - t) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 10) o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych:
- a) informacje o statusie uprawnień,
 - b) datę początku i końca ustanowienia statusu uprawnień,
 - c) informację, czy diagnosta posiada uprawnienie do przeprowadzania badań technicznych na stacji podstawowej czy okręgowej wraz z datą początku i końca tego uprawnienia, jeżeli dotyczy,
 - d) datę i godzinę wprowadzenia danych,
 - e) oznaczenie podmiotu wprowadzającego dane;
- 11) o szkodach istotnych:
- a) identyfikator szkody istotnej nadawany przez zakład ubezpieczeń,
 - b) kategorię szkody istotnej,
 - c) datę zdarzenia wyrządzającego szkodę istotną,
 - d) unikalny identyfikator zakładu ubezpieczeń,
 - e) handlową nazwę zakładu ubezpieczeń,
 - f) pełną nazwę zakładu ubezpieczeń,
 - g) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 12) o nadaniu i wybiciu nowego numeru nadwozia lub podwozia:

- a) nowy numer nadwozia lub podwozia,
 - b) rodzaj numeru nadwozia lub podwozia,
 - c) oznaczenie organu wprowadzającego dane,
 - d) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 13) o kradzieży i odnalezieniu pojazdu:
- a) datę albo przedział dat kradzieży oraz datę jej zgłoszenia,
 - b) datę odnotowania odnalezienia pojazdu albo datę odwołania poszukiwań,
 - c) jednostkę Policji wprowadzającą dane o kradzieży i odnalezieniu,
 - d) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 14) o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego:
- a) datę zatrzymania dokumentu,
 - b) przyczynę zatrzymania dokumentu,
 - c) datę zwrotu dokumentu,
 - d) datę i godzinę wprowadzenia danych,
 - e) oznaczenie podmiotu zatrzymującego dokument,
 - f) serię i numer pokwitowania wydanego w związku z zatrzymaniem dokumentu,
 - g) datę wydania pokwitowania,
 - h) stwierdzone w toku kontroli usterki, w tym oznaczenie usterki skutkującej uznaniem stanu technicznego pojazdu za niezadowalający oraz opis usterki, jeżeli dotyczy,
 - i) informację o wydaniu skierowania na dodatkowe badanie techniczne, jeżeli dotyczy,
 - j) warunki używania pojazdu, jeżeli dotyczy,
 - k) datę do kiedy zezwolono na używanie pojazdu, jeżeli dotyczy;
- 15) o zatrzymaniu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego lub blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego:
- a) datę i godzinę zatrzymania dokumentu,
 - b) przyczynę zatrzymania dokumentu,
 - c) datę i godzinę wprowadzenia danych,
 - d) oznaczenie podmiotu zatrzymującego dokument,
 - e) serię i numer pokwitowania wydanego w związku z zatrzymaniem dokumentu,
 - f) datę wydania pokwitowania,
 - g) stwierdzone w toku kontroli usterki, w tym oznaczenie usterki skutkującej uznaniem stanu technicznego pojazdu za niezadowalający oraz opis usterki, jeżeli dotyczy,
 - h) informację o wydaniu skierowania na dodatkowe badanie techniczne, jeżeli dotyczy,

- i) warunki używania pojazdu, jeżeli dotyczy,
 - j) datę i godzinę do kiedy zezwolono na używanie pojazdu, jeżeli dotyczy;
- 16) o demontażu pojazdu lub przyjęciu niekompletnego pojazdu:
- a) numer zaświadczenia,
 - b) datę wydania zaświadczenia,
 - c) informację, czy pojazd jest kompletny,
 - d) dane właściciela zamieszczone w zaświadczeniu,
 - e) numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów, jeżeli podmiot posiada,
 - f) informację o podmiocie przekazującym zaświadczenie do organu rejestrującego,
 - g) datę otrzymania zaświadczenia przez organ rejestrujący,
 - h) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 17) o stacjach demontażu lub punktach zbierania pojazdów:
- a) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania,
 - b) adres stacji demontażu lub punktu zbierania pojazdów,
 - c) numer identyfikacyjny REGON przedsiębiorcy prowadzącego stację demontażu lub punkt zbierania pojazdów, jeżeli podmiot posiada,
 - d) numer identyfikacji podatkowej (NIP),
 - e) indywidualny numer rejestrowy,
 - f) datę wpisu do rejestru,
 - g) datę i przyczynę skreślenia z rejestru,
 - h) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 18) o czasowym wycofaniu i ponownym dopuszczeniu do ruchu pojazdu:
- a) datę początku i końca czasowego wycofania pojazdu z ruchu,
 - b) datę do kiedy przedłużono czasowe wycofanie pojazdu z ruchu,
 - c) datę ponownego dopuszczenia pojazdu do ruchu,
 - d) dodatkową informację o wycofaniu, jeżeli występuje,
 - e) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 19) o wyrejestrowaniu pojazdu:
- a) datę wyrejestrowania pojazdu,
 - b) przyczynę wyrejestrowania pojazdu,
 - c) datę i godzinę wprowadzenia danych;

- 20) o homologacji pojazdu, dopuszczeniu jednostkowym pojazdu, dopuszczeniu indywidualnym WE pojazdu albo dopuszczeniu do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji:
- a) numer świadectwa homologacji typu WE pojazdu, świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu albo dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji,
 - b) datę wydania świadectwa homologacji typu WE pojazdu, świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu albo dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu z końcowej partii produkcji,
 - c) rodzaj dokumentu,
 - d) datę początku i końca okresu obowiązywania dokumentu,
 - e) dodatkową informację o homologacji, jeżeli występuje,
 - f) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 21) o zakładzie ubezpieczeń, który zawarł umowę obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu:
- a) unikalny identyfikator zakładu ubezpieczeń,
 - b) handlową nazwę zakładu ubezpieczeń,
 - c) pełną nazwę zakładu ubezpieczeń;
- 22) o umowie obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu:
- a) cechy identyfikujące dokument potwierdzający zawarcie umowy ubezpieczenia,
 - b) datę zawarcia umowy ubezpieczenia,
 - c) datę początku i końca okresu ubezpieczenia,
 - d) datę rozwiązania umowy ubezpieczenia przed końcem okresu ubezpieczenia określonego w umowie,
 - e) rodzaj umowy ubezpieczenia,
 - f) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 23) o zabezpieczeniach ustanowionych na pojeździe, w tym o zajęciu pojazdu przez organ egzekucyjny, oraz ich zniesieniu:
- a) numer zawiadomienia o zabezpieczeniu,
 - b) datę ustanowienia zabezpieczenia,
 - c) oznaczenie podmiotu, który ustanowił zabezpieczenie lub zajęcie,

- d) datę zniesienia zabezpieczenia, a także numer zawiadomienia o zniesieniu zabezpieczenia,
 - e) datę i godzinę wprowadzenia danych,
 - f) dodatkową informację o zabezpieczeniach lub zajęciach, jeżeli występuje;
- 24) o pojeździe, na którym ustanowiono zastaw rejestrowy:
- a) markę,
 - b) rodzaj,
 - c) numer VIN lub numer nadwozia (podwozia) lub ramy,
 - d) numer rejestracyjny,
 - e) rok produkcji,
 - f) datę i godzinę wprowadzenia danych;
- 25) o pojazdach używanych w ruchu drogowym z wykorzystaniem profesjonalnych dowodów rejestracyjnych, zamieszczonych w wykazie pojazdów używanych w ruchu drogowym prowadzonym przez podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy:
- a) markę,
 - b) rodzaj, jeżeli dotyczy,
 - c) typ, jeżeli dotyczy,
 - d) model,
 - e) numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy,
 - f) maksymalną masę całkowitą pojazdu, wyłączając motocykle i motorowery,
 - g) dopuszczalną masę całkowitą,
 - h) dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów,
 - i) masę własną,
 - j) liczbę osi,
 - k) pojemność skokową silnika,
 - l) maksymalną moc netto silnika,
 - m) rodzaj paliwa,
 - n) liczbę miejsc siedzących,
 - o) liczbę miejsc stojących,
 - p) oznaczenie podmiotu wprowadzającego dane,
 - q) datę i godzinę wprowadzenia danych;

26) o profesjonalnych dowodach rejestracyjnych, zamieszczone w wykazie pojazdów używanych w ruchu drogowym prowadzonym przez podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy:

- a) serię i numer blankietu profesjonalnego dowodu rejestracyjnego,
- b) okres ważności profesjonalnego dowodu rejestracyjnego,
- c) datę i godzinę wypełnienia profesjonalnego dowodu rejestracyjnego,
- d) datę i godzinę rozpoczęcia i zakończenia jazdy testowej,
- e) datę i godzinę zakończenia ważności profesjonalnego dowodu rejestracyjnego, w przypadku gdy ostatecznie zakończono używanie pojazdu w ruchu drogowym w ramach profesjonalnej rejestracji przed upływem okresu ważności profesjonalnego dowodu rejestracyjnego,
- f) oznaczenie podmiotu wprowadzającego dane,
- g) datę i godzinę wprowadzenia danych;

27) o wymianie drogomierza:

- a) datę i przyczynę wymiany drogomierza,
- b) datę dokonania odczytu wskazania drogomierza po wymianie,
- c) wartość odczytu wskazania drogomierza wraz z jednostką miary, a w przypadku braku możliwości odczytu - rodzaj stwierdzonej nieprawidłowości,
- d) wynik odczytu wskazania drogomierza,
- e) imię i nazwisko diagnosty oraz numer uprawnień diagnosty, który dokonał odczytu wskazania drogomierza,
- f) informację, czy dane o wymianie drogomierza zostały przekazane do ewidencji na podstawie art. 80bc ustawy,
- g) datę i godzinę wprowadzenia danych,
- h) numer dokumentu potwierdzającego dokonanie odczytu wskazania drogomierza,
- i) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów,
- j) informacja o wydaniu dokumentu potwierdzającego dokonanie odczytu wskazania drogomierza,
- k) informacja o złożeniu oświadczenia, o którym mowa w art. 81b ust. 5 ustawy;

28) o odczycie wskazania drogomierza w czasie kontroli:

- a) datę i godzinę odczytu wskazania drogomierza,
- b) wartość odczytu wskazania drogomierza w czasie kontroli wraz z jednostką miary, a w przypadku braku możliwości odczytu - rodzaj stwierdzonej nieprawidłowości,

- c) oznaczenie podmiotu dokonującego kontroli,
- d) datę i godzinę wprowadzenia danych.

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

- 1) markę;
- 2) kategorię;
- 3) typ;
- 4) model (nazwę handlową);
- 5) wariant;
- 6) wersję;
- 7) rodzaj;
- 8) podrodzaj;
- 9) przeznaczenie;
- 10) rodzaj kodowania Rodzaj-Podrodzaj-Przeznaczenie;
- 11) kod Rodzaj-Podrodzaj-Przeznaczenie;
- 12) rodzaj tabliczki znamionowej;
- 13) pochodzenie;
- 14) sposób produkcji;
- 15) rok produkcji;
- 16) nazwę producenta;
- 17) nazwę producenta pojazdu podstawowego i producenta ostatniego etapu budowy pojazdu;
- 18) datę pierwszej oraz datę każdej kolejnej rejestracji w kraju;
- 19) datę pierwszej rejestracji za granicą;
- 20) datę sprowadzenia pojazdu z terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej;
- 21) zastrzeżenia, o których mowa w art. 75 ust. 1 ustawy;
- 22) stosunek maksymalnej mocy netto silnika do masy własnej (dotyczy tylko motocykli);
- 23) pojemność skokową silnika;
- 24) maksymalną moc netto silnika;
- 25) maksymalną moc netto silnika elektrycznego;
- 26) rodzaj zasilania silnika;
- 27) klasę pojazdu hybrydowego (elektrycznego);
- 28) informację, że pojazd jest napędzany wyłącznie energią elektryczną;
- 29) rodzaj paliwa;
- 30) rodzaj pierwszego paliwa alternatywnego;

- 31) rodzaj drugiego paliwa alternatywnego;
- 32) zużycie paliwa dla każdego wymienionego w pkt 29–31 rodzaju paliwa, jeżeli dotyczy;
- 33) indywidualne poziomy emisji CO₂ dla każdego wymienionego w pkt 29–31 rodzaju paliwa;
- 34) poziom emisji zanieczyszczeń (normy EURO);
- 35) masę własną;
- 36) masę pojazdu gotowego do jazdy;
- 37) dopuszczalną masę całkowitą;
- 38) maksymalną masę całkowitą;
- 39) dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów;
- 40) maksymalną masę całkowitą zespołu pojazdów;
- 41) maksymalną masę całkowitą ciągniętej przyczepy z hamulcem;
- 42) maksymalną masę całkowitą ciągniętej przyczepy bez hamulca;
- 43) dopuszczalną ładowność;
- 44) maksymalną ładowność;
- 45) liczbę osi;
- 46) największy dopuszczalny nacisk osi;
- 47) największy maksymalny nacisk osi;
- 48) rozstaw osi;
- 49) rozstaw kół osi kierowanej i rozstaw kół pozostałych osi;
- 50) maksymalny rozstaw kół;
- 51) średni rozstaw kół;
- 52) minimalny rozstaw kół;
- 53) liczbę miejsc siedzących;
- 54) liczbę miejsc stojących;
- 55) liczbę miejsc ogółem;
- 56) rodzaj zawieszenia;
- 57) wyposażenie i rodzaj urządzenia radarowego bliskiego zasięgu;
- 58) zamontowany hak;
- 59) zamontowaną kierownicę po prawej stronie;
- 60) zamontowaną kierownicę po prawej stronie pierwotnie;
- 61) zamontowany katalizator albo pochłaniacz;

- 62) kod zastosowanej technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych w celu redukcji emisji spalin;
- 63) redukcję emisji spalin w wyniku zastosowania technologii innowacyjnej lub grupy technologii innowacyjnych dla każdego wymienionego w pkt 29–31 rodzaju paliwa, jeżeli dotyczy;
- 64) zużycie energii elektrycznej;
- 65) kod Instytutu Transportu Samochodowego;
- 66) datę pierwszej rejestracji;
- 67) masę pojazdu podstawowego gotowego do jazdy, jeżeli dotyczy;
- 68) masę próbną, jeżeli dotyczy;
- 69) współczynnik odchylenia, jeżeli dotyczy;
- 70) współczynnik korelacji, jeżeli dotyczy;
- 71) numer identyfikacyjny rodziny pojazdów, jeżeli dotyczy;
- 72) kod nadwozia, w tym w stosownych przypadkach, cyfry uzupełniające, jeżeli dotyczy;
- 73) maksymalną prędkość w km/h, jeżeli dotyczy;
- 74) zasięg pojazdu, w przypadku pojazdu elektrycznego lub hybrydowego (OVC-HEV), jeżeli dotyczy.

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

- 1) § 2 pkt 1–8, pkt 9 lit. 1, pkt 12, 18–20 i 23, z wyłączeniem oznaczenia podmiotu wprowadzającego dane oraz daty i godziny wprowadzenia danych;
- 2) § 3.

§ 5. Zakłady ubezpieczeń przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 10, 21 i 22, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych;
- 2) § 3 pkt 1, 4, 15 i 23 – przy zawieraniu umowy obowiązkowego ubezpieczenia dla pojazdu niezarejestrowanego.

§ 6. Właściwa jednostka organizacyjna Policji przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 13, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych.

§ 7. Właściwa jednostka organizacyjna Policji, Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej lub Krajowej Administracji Skarbowej przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 14 i 15 z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych.

§ 8. Stacje kontroli pojazdów przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 9 lit. a i b – w przypadku gdy dane o badaniu technicznym są wprowadzane do ewidencji w trybie art. 80bc ustawy, i lit. c–t, pkt 12 i 27, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych;
- 2) § 3 pkt 1, 3, 4, 7–9, 15, 19, 23, 29–31, 37, 38, 41–45, 47, 48, 53–55 i pkt 61 – przy przeprowadzaniu badania technicznego lub dokonania odczytu drogomierza w przypadku pojazdu niezarejestrowanego, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych.

§ 9. Centralna informacja o zastawach rejestrowych przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 24, z wyłączeniem marki, rodzaju, roku produkcji oraz daty i godziny wprowadzenia danych.

§ 10. Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 11, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych.

§ 11. Stacje demontażu lub punkty zbierania pojazdów przekazują dane wymienione w § 2 pkt 16, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych.

§ 12. Marszałkowie województwa przekazują dane wymienione w § 2 pkt 17, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych.

§ 13. Podmioty uprawnione, o których mowa w art. 80s ust. 2 ustawy, którym wydano decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdów, przekazują dane wymienione w § 2 pkt 25 i 26, z wyłączeniem oznaczenia podmiotu wprowadzającego dane oraz daty i godziny wprowadzenia danych.

§ 14. Właściwa jednostka organizacyjna Policji, Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej lub Służby Celno-Skarbowej przekazuje dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 28, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych;
- 2) § 3 pkt 1, 3, 4, 7–9, 15, 19, 23, 29–31, 37, 38, 41–45, 47, 48, 53–55 i 61 – w przypadku odczytu drogomierza pojazdu niezarejestrowanego.

§ 15. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 10, z wyłączeniem daty i godziny wprowadzenia danych oraz oznaczenia podmiotu wprowadzającego dane;

§ 16. Dane gromadzone w ewidencji, dotyczące daty i godziny wprowadzenia danych oraz oznaczenia podmiotu wprowadzającego dane, są uzupełniane automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

§ 17. Przepisy:

- 1) § 5 pkt 1 w zakresie § 2 pkt 21 i 22 stosuje się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.³⁾);
- 2) § 2 pkt 17 oraz § 12 stosuje się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z 2019 r. poz. 730, z 2020 r. poz. 1517, z 2021 r. poz. 1997 i 2328 oraz 2022 r. poz. 1002);
- 3) § 2 pkt 24 oraz § 9 stosuje się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw;
- 4) § 11 stosuje się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw;

§ 18. Organ właściwy w sprawach rejestracji pojazdów przekazuje dane wymienione w § 2 pkt 16 do dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

§ 19. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 2023 r.⁴⁾.

MINISTER CYFRYZACJI

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 2183 i 2281, z 2016 r. poz. 352 i 2001, z 2017 r. poz. 379, 777 i 1926, z 2018 r. poz. 957 oraz z 2021 r. poz. 1997.

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. z 2021 r. poz. 1892), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na podstawie art. 25 pkt 1 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. ...).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów stanowi realizację zmian wprowadzonych ustawą z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw w zakresie rozszerzenia zakresu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o informacje o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych.

Wymieniona wyżej ustawa rozszerzyła zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o ww. kategorię danych.

Niniejszy projekt, zgodnie z upoważnieniem ustawowym, precyzuje zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów w zakresie ww. kategorii.

Zauważyć należy, że upoważnienie określone w art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) (dalej: ustawa) rozszerza zakres danych, który ma zostać doprecyzowany w rozporządzeniu o dane wymienione w art. 80b ust. 1 pkt 10a (o informacje o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych). Jednocześnie w art. 80ba w ust. 1 w pkt 10 ustawy dodawany jest nowy podmiot obowiązany do wprowadzania ww. danych do centralnej ewidencji pojazdów – Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Dotychczasowy akt wykonawczy jest utrzymany w mocy przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, niemniej jednak wobec opisanej powyżej zmiany przepisu upoważniającego zachodzi konieczność wydania nowego rozporządzenia.

Niniejszy projekt, zgodnie z delegacją określoną w art. 80b ust. 2 ustawy, precyzuje szczegółowy zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów uwzględniając ww. kategorię danych, a także określa szczegółowy zakres danych przekazywanych przez poszczególne podmioty zobowiązane.

Co do zasady pozostały zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów na podstawie rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 24 grudnia 2019 r. w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów (Dz. U. 2021 poz. 1892) pozostawiono w dotychczasowym kształcie.

W zakresie informacji o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych zakłada się gromadzenie następujących danych:

- a) informacje o statusie uprawnień,

- b) datę początku i końca ustanowienia statusu uprawnień,
- c) informację czy diagnosta posiada uprawnienie do przeprowadzania badań technicznych na stacji podstawowej czy okręgowej wraz z datą początku i końca tego uprawnienia, jeżeli dotyczy,
- d) datę i godzinę wprowadzenia danych,
- e) oznaczenie podmiotu wprowadzającego dane.

Jednocześnie w związku z wprowadzanymi ustawą przepisami dotyczącymi systemu badań technicznych, m.in. przeprowadzania ponownego badania technicznego, zgłaszania zastrzeżeń do wykonanego badania technicznego oraz odstępiania od badania technicznego odpowiednio rozszerzono również zakres danych dotyczących badań technicznych, przekazywanych przez stacje kontroli pojazdów. W zakresie tym uwzględniono również przekazywanie przez diagnostów do ewidencji informacji o umieszczeniu cechy identyfikacyjnej na pojeździe, zgodnie z art. 66a ust. 3a ustawy.

Należy podkreślić, że data i godzina wprowadzenia danych jest automatycznie uzupełniana przez system, a w przypadku wskazania w katalogu gromadzonych danych również oznaczenia podmiotu wprowadzającego dane – dane również są uzupełniane automatycznie przez system.

Rozporządzenie wejdzie w życie w dniu 2023 r. Termin wejścia w życie nie będzie późniejszy niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Zgodnie z art. 25 pkt 1 ustawy z dnia o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy zachowują moc do dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia 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) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projektowana regulacja nie będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 743, z późn. zm.).

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt zostanie udostępniony na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Cyfryzacji, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248). Nie odnotowano zgłoszeń zainteresowanych podmiotów w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Kancelaria Prezesa Rady Ministrów Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu	Data sporządzenia 4 kwietnia 2022 r . Źródło Upoważnienie ustawowe: art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) Nr w Wykazie prac

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów stanowi realizację zmian wprowadzonych ustawą z dnia ...o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz....), która rozszerza zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o informacje o uprawnieniach diagnosty, a także wprowadza nowy podmiot zobowiązany do zasilania ewidencji tymi danymi – Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Ww. projekt ustawy zmienia upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym, wobec czego nastąpi uchylenie obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie katalogu danych gromadzonych centralnej ewidencji kierowców. Konieczne jest wydanie nowego rozporządzenia.

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

Niniejszy projekt określa szczegółowy zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów w szczególności rozszerzając ten zakres w stosunku do stanu obecnego o dane dotyczące informacji o uprawnieniach diagnosty do wykonania badania technicznego. Projekt rozporządzenia uwzględni również nowy podmiot obowiązany do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów: Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Rozporządzenie wejdzie w życie w dniu ...2023 r. Termin wejścia w życie nie będzie późniejszy niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

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

Nie dotyczy

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister Cyfryzacji	1	Informacja ogólnodostępna	Minister Cyfryzacji jest organem prowadzącym centralną ewidencję pojazdów, zobowiązanym do dostosowania systemu informatycznego centralnej ewidencji pojazdów i kierowców do rozszerzonego zakresu danych o uprawnieniach diagnosty
Organy właściwe w sprawach rejestracji pojazdów	399	Informacja ogólnodostępna	Obowiązek przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów
PWPW S.A.	1	Informacja ogólnodostępna	Właściciel systemu informatycznego Pojazd

budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Fundusz Celowy - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zmiana po stronie Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, w zakresie rozszerzenia katalogu danych, zostanie sfinansowana ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Przedmiotowy projekt nie spowoduje skutków finansowych dla organów samorządu terytorialnego oraz nie będzie generował skutków finansowych dla budżetu państwa.											
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	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0				
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu										
Niemierzalne		Brak wpływu										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.											

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 elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na wskazane obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie w dniu 2023 r. Termin wejścia w życie rozporządzenia, zgodnie z art. 26 ustawy, nie będzie późniejszy niż 12 miesięcy od dnia wejścia ustawy w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak załączników.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA CYFRYZACJI¹⁾

z dnia

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

Na podstawie art. 80bb ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 988, 1002 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

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

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) obiekt - obiekt w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 18 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz.U. z 2021 r. poz. 2070 i z 2022 r. poz. 1087);
- 2) schemat zasilania - strukturę danych cech informacyjnych obiektów przekazywanych do ewidencji;
- 3) suma kontrolna - zestaw danych generowany przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję, potwierdzający aktualność danych zgromadzonych w ewidencji.

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

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

¹⁾ Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 1716).

- 2) pkt 1-6, 8-8b, 10, 11, 13 i 14 - zapewnia się zakładom ubezpieczeń,
- 3) pkt 1-4, 8-8b, 10, 13-15a, 21 i 22 - zapewnia się Policji,
- 4) pkt 1-4, 8-8b, 10, 13, 15, 15a, 21, i 22 - zapewnia się Inspekcji Transportu Drogowego, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej i Służbie Celno-Skarbowej,
- 5) pkt 1 i 8, z wyłączeniem danych osobowych, oraz pkt 8b, 9-11, 13, 15, 15a, 18, 21 i 22 - zapewnia się stacjom kontroli pojazdów,
- 6) pkt 1-4 i 7 - zapewnia się Ministrowi Sprawiedliwości,
- 7) pkt 1-6, 8-8b, 10, 11, 13 i 14 - zapewnia się Ubezpieczeniowemu Funduszowi Gwarancyjnemu,
- 8) pkt 1, 2, 5, 8, 9, 13, 15 i 16 - zapewnia się stacjom demontażu i punktom zbierania pojazdów,
- 9) pkt 16a - zapewnia się marszałkowi województwa,
- 10) pkt 8a, 8b, 9a i 15a - zapewnia się podmiotowi uprawnionemu, o którym mowa w art. 80s ust. 2 ustawy, któremu wydano decyzję o profesjonalnej rejestracji pojazdów,
- 11) pkt 10a i 10b – zapewnia się Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego,

- przy czym dane te są zweryfikowane w rejestrze PESEL i REGON, w przypadku ich przekazywania z tych rejestrów.

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

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

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

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

§ 6. 1. Jeżeli do ewidencji wprowadzane są dane dotyczące więcej niż jednego obiektu, podmiot obowiązany do wprowadzania danych do ewidencji wskazuje, którego obiektu dotyczą wprowadzane dane.

2. Dane wprowadzane do ewidencji:

1) dotyczące osoby nieposiadającej numeru PESEL i niefigurującej w ewidencji muszą być zgodne z dokumentem potwierdzającym tożsamość tej osoby;

2) dotyczące podmiotu nieposiadającego numeru REGON i niefigurującego w ewidencji muszą być zgodne z danymi zawartymi w dokumentach przedstawionych przez ten podmiot.

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

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

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

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

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

1) wskazania sumy kontrolnej, z zastrzeżeniem § 5 ust. 3;

2) wskazania obiektu, którego dane dotyczą;

3) wskazania danych w zakresie wymaganym zgodnie z art. 80ba ust. 1 ustawy;

4) użycia aktualnego schematu zasilania;

5) użycia danych osób albo podmiotów zgodnie z danymi w rejestrze PESEL lub REGON, z zastrzeżeniem § 6 ust. 2;

6) użycia danych zgodnych z danymi słownikowymi udostępnianymi przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję.

§ 9. Podmiotom, o których mowa w § 3:

1) pkt 1 - dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 7 ustawy, zapewnia się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 957, z 2019 r. poz. 730, z 2020 r. poz. 1517, z 2021 r. poz. 1997 i 1328 oraz z 2022 r. poz. 1002);

2) pkt 6 - dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1-4 i 7 ustawy, zapewnia się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 9 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw;

3) pkt 8 - dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1, 2, 5, 8, 9, 13, 15 i 16 ustawy, zapewnia się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw;

4) pkt 9 - dostęp do danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 16a ustawy, zapewnia się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw;

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem..... 2023 r. ²⁾

MINISTER CYFRYZACJI

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Cyfryzacji z dnia 20 grudnia 2019 r. w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązany do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wymagań technicznych i jakościowych danych wprowadzanych do tej ewidencji (Dz. U. poz. 2504), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na podstawie art. 25 pkt 2 ustawy z dnia o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązanych do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wymagań technicznych i jakościowych danych wprowadzanych do tej ewidencji stanowi realizację zmian wprowadzonych ustawą z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, która rozszerza zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów w art. 80b ust 1 pkt 10a o informacje o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych. Zgodnie z dodawanym w art. 80ba ust. 1 pkt 10 podmiotem zobowiązanym do przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów danych o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

Niniejszy projekt, zgodnie z upoważnieniem ustawowym, precyzuje zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów w zakresie ww. kategorii.

Zauważyć należy, że upoważnienie określone w art. 80b ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) (dalej: ustawa) rozszerza zakres danych, który ma zostać doprecyzowany w rozporządzeniu o dane wymienione w art. 80b ust. 1 pkt 10a (o informacje o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych). Jednocześnie w art. 80ba w ust. 1 w pkt 10 ustawy dodawany jest nowy podmiot obowiązany do wprowadzania w/w danych do centralnej ewidencji pojazdów – Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

Dotychczasowy akt wykonawczy jest utrzymany, na podstawie art. 25 pkt 2 ww. ustawy, w mocy przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, niemniej jednak wobec opisanej powyżej zmiany przepisu upoważniającego zachodzi konieczność wydania nowego rozporządzenia.

Niniejszy projekt, zgodnie z delegacją określoną w art. 80bb ust. 4 ustawy określa zakres danych, do których zapewnia się dostęp podmiotom wymienionym w art. 80ba ust. 1 ustawy oraz wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do centralnej ewidencji pojazdów, zwanej dalej „ewidencją”, oraz tryb i sposób ich wprowadzania.

Co do zasady niniejszy projekt określa zakres danych, do których dostęp zapewnia się Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego na potrzeby przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów danych o diagnostach. Pozostałe przepisy rozporządzenia nie ulegają zmianie w stosunku do ich dotychczasowego brzmienia, określonego w rozporządzeniu

Ministra Cyfryzacji z dnia 20 grudnia 2019 r. w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązanych do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wymagań technicznych i jakościowych danych wprowadzanych do tej ewidencji (Dz. U. 2019 poz. 2504). Biorąc pod uwagę, że organy właściwe do rejestracji pojazdów będą przekazywały do centralnej ewidencji pojazdów dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 10b – zakres ten mieści się w dotychczasowym brzmieniu przepisów rozporządzenia i nie wymaga zmiany.

W zakresie danych, do których zapewnia się dostęp Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego na potrzeby zasilania ewidencji uwzględniono dane dotyczące diagnostyki oraz dane dotyczące przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów określone odpowiednio w art. 80b ust. 1 pkt 10a i 10b ustawy.

W projekcie zaktualizowano również, odpowiednio do wdrożonej funkcjonalności centralnej ewidencji pojazdów przepisy dotyczące uzależnienia zapewnienia dostępu podmiotom do danych od wdrożenia rozwiązań technicznych określonych w komunikatach Ministra Cyfryzacji.

Rozporządzenie wejdzie w życie w dniu 2023r. Termin wejścia w życie nie będzie późniejszy niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Zgodnie z art. 25 pkt 1 ustawy z dnia o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80b ust. 2 ustawy zachowują moc do dnia wejścia w życie niniejszego Rozporządzenia, nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia 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) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projektowana regulacja nie będzie wymagała notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 743, z późn. zm.).

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt zostanie udostępniony na stronie Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Cyfryzacji, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248). Nie odnotowano zgłoszeń zainteresowanych podmiotów w trybie przepisów o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązującym do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wymagań technicznych i jakościowych danych wprowadzanych do tej ewidencji Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Kancelaria Prezesa Rady Ministrów Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu	Data sporządzenia 7 kwietnia 2022 r. Źródło Upoważnienie ustawowe: art. 80bb ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 poz. 988, z późn. zm.) Nr w Wykazie prac

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązującym do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wymagań technicznych i jakościowych danych wprowadzanych do tej ewidencji stanowi realizację zmian wprowadzanych ustawą z dnia ...o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz....), która rozszerza zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o informacje o uprawnieniach diagnosty a także wprowadza nowy podmiot zobowiązany do zasilania ewidencji tymi danymi – Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. W/w projekt ustawy zmienia upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia na podstawie art. 80bb ust. 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym, wobec czego nastąpi uchylene obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie zakresu danych udostępnianych podmiotom obowiązującym do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów oraz wymagań technicznych i jakościowych danych wprowadzanych do tej ewidencji.

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

Niniejszy projekt określa szczegółowy zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów w szczególności rozszerzając ten zakres w stosunku do stanu obecnego o dane dotyczące informacji o uprawnieniach diagnosty do wykonania badania technicznego. Projekt rozporządzenia uwzględnia również nowy podmiot obowiązany do przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów: Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Rozporządzenie wejdzie w życie w dniu ...2023 r. Termin wejścia w życie nie będzie późniejszy niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

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

Nie dotyczy

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister Cyfryzacji	1	Informacja ogólnodostępna	Minister Cyfryzacji jest organem prowadzącym centralną ewidencję pojazdów, zobowiązany do dostosowania systemu informatycznego centralnej ewidencji pojazdów i kierowców do rozszerzonego zakresu danych o uprawnieniach diagnosty
Organy właściwe w sprawach	399	Informacja ogólnodostępna	Obowiązek przekazywania danych o przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli

JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem			0	0	0	0	0	0	0	0	0	
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zróżła finansowania	Fundusz Celowy - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zmiana po stronie Systemu Informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, w zakresie rozszerzenia katalogu danych, zostanie sfinansowana ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Przedmiotowy projekt nie spowoduje skutków finansowych dla organów samorządu terytorialnego oraz nie będzie generował skutków finansowych dla budżetu państwa.											
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	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0	0			
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0	0			
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu	0	0	0	0	0	0	0			
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu										
Niemierzalne		Brak wpływu										
		Brak wpływu										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.											

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:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na wskazane obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie w dniu 2023 r. Termin wejścia w życie rozporządzenia, zgodnie z art. 25 pkt 2 ustawy, nie będzie późniejszy niż 12 miesięcy od dnia wejścia ustawy w życie.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak załączników.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie

Na podstawie art. 83 ust. 1e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób pobierania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tej opłaty;
- 2) wzór miesięcznego sprawozdania i korekty miesięcznego sprawozdania, o których mowa odpowiednio w art. 83 ust. 1a pkt 3 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”.

§ 2. 1. Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie wnosi się na rachunek bankowy podmiotu zobowiązanego do jej pobierania, zwanego dalej „pobierającym”, albo gotówką w kasie, o ile pobierający posiada kasę, albo w formie bezgotówkowej za pomocą karty płatniczej, jeżeli pobierający jest wyposażony w odpowiednie urządzenie do autoryzacji transakcji rozliczeń bezgotówkowych.

2. Na dowodzie wpłaty wyodrębnia się opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, opłatę za przeprowadzenie badania technicznego i opłatę ewidencyjną.

§ 3. 1. Pobierający odnotowuje opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, pobrane i przekazane na rachunek bankowy pobierającego, w ewidencji pobranych i przekazanych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie prowadzonej w postaci elektronicznej.

2. W ewidencji pobranych i przekazanych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie pobierający podaje liczbę pobranych opłat za przeprowadzenie badania

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

technicznego po wyznaczonej dacie oraz numery z rejestru badań technicznych pojazdów, które dotyczą wykonanych badań technicznych po upływie 30 dni od wyznaczonej daty tego badania.

§ 4. Pobierający odprowadza opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, pobrane w miesiącu poprzedzającym, w tym odsetki za zwłokę od tych opłat, na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego, wskazując w tytule przelewu bankowego kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1a ustawy.

§ 5. Wzór sprawozdania, o którym mowa w § 1 pkt 2, określa załącznik do rozporządzenia.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

WZÓR

**Sprawozdanie z pobranych i odprowadzonych opłat za przeprowadzenie badania
technicznego po wyznaczonej dacie/Korekta sprawozdania z pobranych
i odprowadzonych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej
dacie^{*)}**

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego	Sprawozdanie o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie			
	0.1. za mies.			0.2. rok
	☐ 0.3. złożenie sprawozdania		☐ 0.4. korekta sprawozdania w ujęciu miesięcznym	

	1. PODMIOT SKŁADAJĄCY SPRAWOZDANIE/KOREKTĘ		
	☐ 1.1. przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów ☐ 1.2. inny podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów		
	2. DANE ADRESOWE PODMIOTU SKŁADAJĄCEGO SPRAWOZDANIE/KOREKTĘ		
2.1. Nazwa	2.2. Adres siedziby		
	2.3. Kod pocztowy		2.4. Poczta
	2.5. Telefon/faks		

^{*)} niepotrzebne skreślić.

		2.6. Adres stacji kontroli pojazdów			
2.7. Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów¹⁾ 		2.8. Nazwa SP/UM²⁾			
3. OPŁATY ZA PRZEPROWADZENIE BADANIA TECHNICZNEGO PO WYZNACZONEJ DACIE - ROZLICZENIE					
Czynność podlegająca opłacie	Korekta³⁾	Rodzaj pojazdu	Liczba badań technicznych przeprowadzonych po wyznaczonej dacie	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
Badanie techniczne po wyznaczonej dacie	☐ (+)	3.1.	3.2.	3.3.	3.4.
	☐ (-)	3.5.	3.6.	3.7.	3.8.
	☐ (+)	3.9.	3.10.	3.11.	3.12.
	☐ (-)	3.13.	3.14.	3.15.	3.16.
4. ODSETKI ZA ZWŁOKĘ					
1. Kwota bazowa		4.1.	2. Wyliczona kwota odsetek		4.2.
5. DANE DOTYCZĄCE ZAPŁATY NALEŻNOŚCI					
1. Data dokonania przelewu (dd-mm-rrrr)		5.1.	2. Kwota przelewu bankowego ⁴⁾		5.2.
6. DANE OSOBY SPORZĄDZAJĄCEJ SPRAWOZDANIE					
6.1. Nazwisko		6.2. Imię (imiona)		6.3. Telefon/faks	

¹⁾ Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów nadany na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.).

²⁾ Należy wpisać nazwę starostwa powiatowego/urzędu miasta, w którym stacja kontroli pojazdów jest zarejestrowana.

³⁾ W przypadku składania korekty sprawozdania (zaznaczona rubryka 0.4 w nagłówku sprawozdania) należy zaznaczyć właściwy kwadrat (w kolumnie „Korekta” przy danej opłacie ewidencyjnej) – opatrzony znakiem (+) dla dopłaty lub opatrzony znakiem (-) dla nadpłaty.

⁴⁾ Wyliczona kwota opłat powiększona o należne odsetki obliczane na podstawie działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2021 r. poz. 1540, z późn. zm.).

6.4. Data sporządzenia sprawozdania (dd-mm- rrrr)	6.5. Podpis

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest realizacją upoważnienia zawartego w art. 83 ust. 1e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.). Projekt rozporządzenia określa sposób pobierania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tej opłaty. W projekcie określono również wzór sprawozdania obejmujący informacje i dane przekazywane w miesięcznych sprawozdaniach o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetkach za zwłokę od tych opłat oraz wzór korekty miesięcznego sprawozdania.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC48) zapewnia pełne i prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.). Główne zagadnienia wymagające uregulowania w polskim prawie dotyczą przede wszystkim przeprowadzenia zmian w zakresie sprawowanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, wprowadzenie zmian w celu stworzenia spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów, a w efekcie zapewnienie wysokiego poziomu jakości przeprowadzanych badań technicznych i bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również umożliwiającego sprawne reagowanie na wszelkie nieprawidłowości związane z prowadzeniem działalności w zakresie badań technicznych, niezwłoczne ich eliminowanie i zapobieganie pojawianiu się ich w przyszłości.

Projekt ustawy zakłada, że w przypadku wykonania badania technicznego po upływie 30 dni po wyznaczonej dacie pobiera się dodatkową opłatę w wysokości odpowiadającej 100% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego. Wprowadzenie nowej opłaty jest istotnym rozwiązaniem, które ma na celu zdyscyplinowanie właścicieli i posiadaczy pojazdów do przedstawiania pojazdów do badania technicznego w wyznaczonym terminie, który jest ich obowiązkiem i wynika z przepisów ustawy. Wprowadzenie opłat za nieterminowe przeprowadzenie badań wpłynie na znaczne ograniczenie niebezpiecznego z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonywania badań technicznych po terminie. Obowiązek pobierania opłaty spoczywa na przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów.

Mając na względzie wieloletnie doświadczenie w zakresie badań technicznych pojazdów oraz stacji kontroli pojazdów, a także zaplecze logistyczno-techniczne, jako organ do sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych wskazany został Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

W związku z tym, że zgodnie z projektowanymi przepisami ustawy opłata za badania techniczne po wyznaczonej dacie stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego, Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w ramach wykonywanego nadzoru powierzono kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzanie

badania technicznego po wyznaczonej dacie.

Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów sporządza i przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym badania techniczne zostały przeprowadzone, miesięczne sprawozdania obejmujące informacje i dane o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetkach za zwłokę od tych opłat.

Dla zachowania przejrzystości postępowania przez podmioty obowiązane do pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w przedmiotowym akcie wykonawczym, w celu zachowania jednolitości działania wszystkich podmiotów, uregulowano kwestie ewidencjonowania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. W ewidencji pobranych i przekazanych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie pobierający odnotowuje liczbę pobranych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz te numery z rejestru badań technicznych pojazdów, które wskazują na badania techniczne przeprowadzone po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania. Wskazanie numeru z rejestru badań technicznych umożliwi właściwą kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w ramach sprawowanego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Projekt rozporządzenia określa w sposób szczegółowy czynności przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów związane z odprowadzaniem opłaty.

Załącznik do rozporządzenia określa wzór sprawozdania o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Należy dodać, że sprawozdania będą przekazywane przez przedsiębiorcę albo inny podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego lub na adres do doręczeń elektronicznych w rozumieniu ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 569 i 1002). Wzór sprawozdania będzie jednocześnie służył jako wzór korekty sprawozdania z pobranych i odprowadzonych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Wzór sprawozdania uwzględnia miejsce na uzupełnienie odsetek za zwłokę w przypadku nieterminowego przekazywania opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, a także na uzupełnienie danych osoby sporządzającej sprawozdanie.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2023 r. W związku z tym, że co do zasady projektowane rozporządzenie powinno wejść w życie równocześnie z ww. projektem ustawy zakłada się, że jego przepisy wejdą w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Projektowane przepisy będą miały wpływ na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw, ponieważ obowiązek pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, prowadzenie ewidencji pobranych i przekazanych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w postaci elektronicznej,

a także przekazywania miesięcznego sprawozdania obejmującego informacje i dane o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tych opłat ciąży na przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów. W przypadku niedopłaty albo nadpłaty w odprowadzeniu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów sporządza i przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego korektę miesięcznego sprawozdania.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu *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.), w związku z czym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 i art. 6 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów* projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Szwarczewska, Departament Transportu Drogowego, nr tel. 630 17 35	Data sporządzenia 01.07.2022 Źródło Upoważnienie ustawowe art. 83 ust. 1e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002) Nr w Wykazie prac

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest realizacją upoważnienia zawartego w art. 83 ust. 1e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.). Upoważnienie ustawowe zostało dodane ustawą z dnia r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz....), która zapewnia pełne i prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.).

Projekt ustawy zakłada, że w przypadku wykonania badania technicznego po upływie 30 dni po wyznaczonej dacie pobiera się dodatkową opłatę w wysokości odpowiadającej 100% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego. Wprowadzenie nowej opłaty jest istotnym rozwiązaniem, które ma na celu zdyscyplinowanie właścicieli i posiadaczy pojazdów do przedstawiania pojazdów do badania technicznego w wyznaczonym terminie, który jest ich obowiązkiem i wynika z przepisów ustawy. Wprowadzenie opłat za nieterminowe przeprowadzenie badań wpłynie na znaczne ograniczenie niebezpiecznego z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonywania badań technicznych po terminie.

W związku z tym, że zgodnie z projektowanymi przepisami ustawy opłata za badania techniczne po wyznaczonej dacie stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego, Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w ramach wykonywanego nadzoru powierzono kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzanie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Obowiązek pobierania opłaty spoczywa na przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów.

Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów sporządza i przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym badania techniczne zostały przeprowadzone, miesięczne sprawozdania obejmujące informacje i dane o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetkach za zwłokę od tych opłat.

Mając na względzie powyższe, zgodnie z nowym upoważnieniem ustawowym, minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do określenia w drodze rozporządzenia wszelkich szczegółowych kwestii związanych z pobieraniem, ewidencjonowaniem i odprowadzaniem opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tych opłat.

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

Projekt rozporządzenia reguluje sposób pobierania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tej opłaty. Projekt rozporządzenia określa w sposób szczegółowy czynności przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów związane z odprowadzaniem opłaty. Ponadto został określony wzór sprawozdania o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania

technicznego po wyznaczonej dacie. Wzór sprawozdania będzie jednocześnie służył jako wzór korekty sprawozdania z pobranych i odprowadzonych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

Wejście w życie rozporządzenia pozwoli na zachowanie przejrzystości postępowania i zachowania jednolitości działania przez przedsiębiorców i innych podmiotów prowadzących stację kontroli pojazdów obowiązanych do pobierania, ewidencjonowania i odprowadzania opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu ustawy za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

Królestwo Niderlandów: Władza Homologacyjna Królestwa Niderlandów (RDW) realizuje zadania wynikające z m.in. zakresu dopuszczenia do użytku pojazdów i ich części, wykonywania czynności nadzorczych i kontrolnych przez monitorowanie stanu technicznego pojazdów (w tym przez dokonywanie akredytacji dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów) lub wydawanie odpowiednich dokumentów dla pojazdu lub właścicieli. Jest również organem właściwym do spraw wykonywania umowy *L' Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route* (ADR), tj. przewozu towarów niebezpiecznych, w ruchu drogowym. System RDW, będący urzeczywistnieniem regulacji zawartych w dyrektywie 2014/45/UE, finansowany jest m.in. z opłat pobieranych od każdego badania technicznego pojazdu w wysokości 4 euro.

Finlandia: W Finlandii obie funkcje tj. właściwej władzy w sprawie badania zdatności drogowej i organu nadzoru pełni Fińska Agencja Transportowa (TRAFI). Działalność obejmująca nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, finansowana jest stałą opłatą wnoszoną przez stację kontroli pojazdów z tytułu każdego wykonanego badania.

Szwecja: Właściwą władzę w sprawach badań technicznych w Szwecji jest Szwedzka Agencja Transportowa. Jej działalność w obszarze badań technicznych jest finansowana stałą opłatą stanowiącą część należności za badanie techniczne.

Chorwacja: W Chorwacji właściwą władzą ds. badań technicznych pojazdów jest Minister Spraw Wewnętrznych, który uprawniał podmiot „*Chorwackie Centrum Pojazdów*” do wykonywania badań technicznych. Podmiot ten posiada sieć SKP. Nadzór nad jakością badań sprawuje Automobil Klub Chorwacji. Nadzór nad działalnością obu instytucji sprawuje Minister Spraw Wewnętrznych. Działalność nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, finansowana jest stałą opłatą będącą częścią należności za badanie techniczne.

Węgry: Na Węgrzech działania związane z systemem badań technicznych pojazdów wykonuje Narodowa Władza Transportowa Węgier, która utrzymuje się z wpływów pochodzących z wykonywanych usług – organizacja ta otrzymuje 80% opłaty z tytułu każdego badania technicznego, z kolei z tytułu swojej działalności odprowadza stały podatek do budżetu państwa.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5339	CEPiK (stan na dzień 31 grudnia 2020 r.)	Bezpośrednie - pobieranie, ewidencjonowanie i odprowadzanie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz przekazywanie miesięcznego sprawozdania.
Właściciele pojazdów zarejestrowanych: pojazdów samochodowych, motorowerów, ciągników rolniczych	19 mln	Źródło danych – SAMAR	Bezpośrednie przez poniesienie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie – w przypadku przedstawienia pojazdu do badania technicznego 30 dni

			po wyznaczonym terminie opłata wynosić będzie 100% stawki (czyli np. 98 zł + 98 zł).
Transportowy Dozór Techniczny	1	Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1514)	Bezpośrednie przez: 1) weryfikację przekazywanych sprawozdań o pobranych i odprowadzonych opatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie; 2) kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzanie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

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

Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym i opiniowaniu z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych.
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji.
5. Instytut Transportu Samochodowego.
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
10. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze – Oddział Kłudzienko.
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
15. Związek Pracodawców Motoryzacji.
16. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej.
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych.
19. Związek Dealerów Samochodów.
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego.
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM).
22. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA.
23. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.
24. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa.
25. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL.
26. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny.
27. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).
28. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych.
29. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
30. Transport i Logistyka Polska.
31. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.

32. Dekra Polska.
33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.
35. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
36. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
37. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
38. Związek Powiatów Polskich.
39. Cartest.
40. Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
41. Ogólnopolski Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
42. NSZZ Solidarność.
43. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
44. Forum Związków Zawodowych.
45. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
46. Business Centre Club.
47. Związek Rzemiosła Polskiego.
48. Konfederacja Lewiatan.
49. Pracodawcy RP.
50. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
51. Rada Dialogu Społecznego.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłaszanie uwag wyniesie 14 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt rozporządzenia do konsultacji publicznych. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na finanse publiczne.

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

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	Obowiązek pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, a także przekazywanie miesięcznego sprawozdania obejmującego informacje i dane o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tych opłat. W przypadku niedopłaty albo nadpłaty w odprowadzeniu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów sporządza i przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego korektę miesięcznego sprawozdania.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.

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 elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:...	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Z dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności
gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów**

Na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;
- 2) wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do rejestru, o którym mowa w pkt 1.

§ 2. Wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz. U. poz. 2264), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na podstawie art. 25 pkt 1 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

Załącznik nr 1

WZÓR
(Format A-4)

.....
(miejscowość i data)

.....

(firma przedsiębiorcy)

.....

(adres zamieszkania albo siedziby przedsiębiorcy)

.....

(nr w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej)

.....

(NIP)*)

WNIOSEK

o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów

Na podstawie art. 83a ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) wnoszę o dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów dla:

.....
(adres stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy)

1. Jako**):
2. Wnoszę także o wydanie zgody na umieszczanie w pojazdach nadanych cech identyfikacyjnych***)
3. Badania techniczne pojazdów będą przeprowadzane przez następujących diagnostów:

Lp.	Imię i nazwisko zatrudnionych diagnostów	Numer ewidencyjny diagnostów
1		
2		

OBJAŚNIENIA:

*) Należy wpisać w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę tego numeru.

**) Należy wpisać właściwy rodzaj stacji kontroli

pojazdów:

okręgowa stacja kontroli pojazdów,
podstawowa stacja kontroli pojazdów.

***) Należy wpisać w przypadku ubiegania się o wydanie zgody na umieszczanie w pojazdach nadanych cech identyfikacyjnych.

WZÓR

(Format A-4)
(strona przednia)

.....
(miejscowość i data)

.....
(starosta właściwy ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem)

ZAŚWIADCZENIE Nr
potwierdzające wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli
pojazdów

Potwierdzam dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów dla:

.....
.....
(firma przedsiębiorcy)

.....
(adres zamieszkania albo siedziby przedsiębiorcy)

.....
(nr w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej)

.....
(NIP)*

na przeprowadzanie badań technicznych, o których mowa w art. 81 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.
- Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), przez:

(adres stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy)

1. Jako”):
2. Na podstawie art. 83a ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym stacja kontroli pojazdów jest upoważniona do umieszczania nadanych cech identyfikacyjnych pojazdu ***).
3. Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów: XXX/000/P”).

.....
(Podpis starosty)

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów został przygotowany na podstawie upoważnienia z art. 84a ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002).

W związku ze zmianą wytycznych dotyczących treści rozporządzenia, o których mowa w art. 84a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* zaistniała konieczność wydania nowego rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia określa wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia zastępuje dotychczasowe *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów* (Dz. U. poz. 2264).

Ponadto projekt rozporządzenia 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.), w związku z czym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało bezpośredni wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletynu Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 ust. 1 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt nie jest objęty przepisami prawa Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Szwarczewska, Departament Transportu Drogowego, nr tel. 630 17 35	Data sporządzenia 05.07.2022 Źródło Upoważnienie ustawowe: 84a ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002) Nr w Wykazie prac

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest realizacją upoważnienia zawartego w art. 84 ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.). Upoważnienie ustawowe zostało zmienione ustawą z dnia r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz....), która zapewnia pełne i prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.).

Mając na względzie powyższe, zgodnie z nowym upoważnieniem ustawowym, minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do określenia w drodze rozporządzenia wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

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

Projekt rozporządzenia określa wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do wyżej wymienionego rejestru.

Wejście w życie rozporządzenia pozwoli na zachowanie przejrzystości postępowania i zachowania jednolitości działania organów, które prowadzą rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

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

Kwestie dokumentów dotyczących badań technicznych jest regulowana zgodnie z krajowymi porządkami prawnymi państw członkowskich.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	Niemierzalne	-	Bezpośrednie
Starostowie	380	Główny Urząd Statystyczny (GUS)	Bezpośrednie

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

Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym i opiniowaniu z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych.
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji.
5. Instytut Transportu Samochodowego.
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
10. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze – Oddział Kłudzienko.
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
15. Związek Pracodawców Motoryzacji.
16. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej.
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych.
19. Związek Dealerów Samochodów.
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego.
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM).
22. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA.
23. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.
24. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa.
25. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL.
26. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny.
27. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).
28. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych.
29. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
30. Transport i Logistyka Polska.
31. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.
32. Dekra Polska.
33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.
35. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
36. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
37. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
38. Związek Powiatów Polskich.
39. Cartest.
40. Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
41. Ogólnopolski Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
42. NSZZ Solidarność.
43. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
44. Forum Związków Zawodowych.
45. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
46. Business Centre Club.
47. Związek Rzemiosła Polskiego.
48. Konfederacja Lewiatan.
49. Pracodawcy RP.
50. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
51. Rada Dialogu Społecznego.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłaszanie uwag wyniesie 14 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt rozporządzenia do konsultacji publicznych. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wywiera wpływu na finanse publiczne.												

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało bezpośredni wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.	
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 elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:...	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Z dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, tj. z dniem 1 stycznia 2023 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania
techniczne pojazdów**

Na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Stacja kontroli pojazdów powinna być oznaczona na zewnątrz, w miejscu widocznym, szyldem barwy niebieskiej z białymi napisami, zawierającym co najmniej: kod rozpoznawczy, określenie rodzaju i godziny otwarcia stacji kontroli pojazdów.

2. Jeżeli stacja kontroli pojazdów znajduje się na zamkniętym terenie, to dojazd do niej powinien być oznaczony w sposób widoczny.

§ 2. Stacja kontroli pojazdów powinna posiadać co najmniej jedno stanowisko kontrolne do wykonywania badań technicznych pojazdów, zwane dalej „stanowiskiem kontrolnym”, oraz stanowisko zewnętrzne do pomiarów akustycznych, zwane dalej „stanowiskiem zewnętrznym”.

§ 3. Jeżeli stacja kontroli pojazdów stanowi część podmiotu prowadzącego także inną działalność i nie znajduje się w odrębnym pomieszczeniu, to powinna być na całej długości stanowiska kontrolnego oddzielona do sufitu stałą przegrodą budowlaną lub trwałą ścianą działową. W przypadku stacji znajdującej się w pomieszczeniu wyższym niż określona w § 11 ust. 7, wysokość stałej przegrody budowlanej lub trwałej ściany działowej powinna wynosić co najmniej 2,5 m.

§ 4. Stacja kontroli pojazdów przeprowadzająca badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t i powyżej oraz przyczep przeznaczonych do łączenia

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

z tymi pojazdami powinna spełniać wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeznaczonych do badań technicznych pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz posiadać wyposażenie kontrolno-pomiarowe odpowiednio do zakresu wykonywanych badań technicznych oraz badanych pojazdów.

§ 5. 1. Stacja kontroli pojazdów powinna zapewniać możliwość zaparkowania pojazdów oczekujących na badanie techniczne.

2. Liczba miejsc do parkowania powinna wynosić co najmniej:

- 1) 4 miejsca — dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t;
- 2) 2 miejsca — dla pozostałych pojazdów.

§ 6. Wjazd na stanowisko kontrolne powinien mieć nawierzchnię bitumiczną, betonową, kostkową, klinkierową, z płyt betonowych lub kamienno-betonowych, wykonaną na długości co najmniej:

- 1) 3,0 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami;
- 2) 6,0 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.

§ 7. Wykonujący badania techniczne pojazdów diagnosta powinien posiadać identyfikator osobisty zawierający co najmniej imię i nazwisko, zdjęcie, kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów oraz numer ewidencyjny diagnosty.

§ 8. 1. Na stacji kontroli pojazdów powinny znajdować się:

- 1) instrukcje obsługi urządzeń i przyrządów stanowiących wyposażenie stacji, sporządzone w języku polskim;
- 2) informacje dotyczące kryteriów oceny badanych pojazdów;
- 3) obowiązujące przepisy prawne określające wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów, zgodnie z zakresem przeprowadzanych przez daną stację badań, według wykazu określonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 4) kopia decyzji w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego, o której mowa w Prawie budowlanym.

2. Dokumenty oraz pieczętki związane z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów powinny być zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych.

§ 9. 1. Stanowisko kontrolne powinno znajdować się w pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów, którego wymiary i bramy: wjazdowa i wyjazdowa, z uwzględnieniem § 11, powinny być dostosowane do wielkości badanych pojazdów oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.

2. Stanowisko kontrolne, z zastrzeżeniem ust. 3, powinno znajdować się w pomieszczeniu przelotowym zapewniającym jeden kierunek ruchu pojazdu.

3. Stanowisko kontrolne może znajdować się w pomieszczeniu nieprzelotowym wyłącznie na stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, przy czym na stacjach upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami długość stanowiska lub kanału przeglądowego powinna wynosić co najmniej 12 m.

4. Stanowisko kontrolne składa się z:

- 1) poziomej powierzchni przeznaczonej bezpośrednio do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, zwanej dalej „ławą pomiarową”;
- 2) powierzchni roboczej;
- 3) powierzchni pomocniczej mieszczącej urządzenia i przyrządy;
- 4) kanału przeglądowego lub urządzenia do podnoszenia całego pojazdu;
- 5) wyposażenia kontrolno-pomiarowego;
- 6) wyposażenia technologicznego.

5. Jeżeli w skład stanowiska kontrolnego wchodzi urządzenie do podnoszenia całego pojazdu, to powinno ono być wyposażone w urządzenie do podnoszenia osi pojazdu, o którym mowa w § 13 ust. 4 pkt 3.

§ 10. Podłoga i ściany stanowiska kontrolnego do wysokości co najmniej 1,8 m, nawierzchnia i ściany kanału przeglądowego oraz nawierzchnia ław pomiarowych powinny być łatwo zmywalne.

§ 11. 1. Długość stanowiska kontrolnego mierzona na całej szerokości ławy pomiarowej powinna być większa niż długość:

- 1) kanału przeglądowego, o której mowa w § 13 ust. 1 pkt 1, o co najmniej 2,0 m albo
- 2) urządzenia do podnoszenia całego pojazdu, o co najmniej 1,5 m.

Jeżeli sposób wykonywania badań technicznych pojazdów, wynikający z rozmieszczenia urządzeń i przyrządów, wymaga większej długości, stanowisko kontrolne powinno być odpowiednio dłuższe.

2. Szerokość stanowiska kontrolnego mierzona na całej długości ławy pomiarowej bez powierzchni pomocniczych nie powinna być mniejsza niż wymagana szerokość ławy pomiarowej powiększona o szerokość powierzchni roboczych.

3. Po obu stronach ławy pomiarowej lub urządzenia do podnoszenia całego pojazdu powinna znajdować się powierzchnia robocza o szerokości co najmniej 0,7 m. Na powierzchni roboczej nie mogą być zamontowane na stałe urządzenia i przyrządy oraz nie mogą znajdować się elementy konstrukcji budowlanych. Dopuszcza się, aby na powierzchni roboczej znajdowały się dodatkowe kanały do wykonywania badań technicznych lub zamontowane były elementy składowe urządzeń i przyrządów, jeżeli jest to wymagane ze względu na ich konstrukcję lub technologię wykonywania badań.

4. W przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu rozstaw krawędzi zewnętrznych powierzchni roboczych powinien być nie mniejszy niż:

- 1) 3,8 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami;
- 2) 4,2 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.

5. Powierzchnia pomocnicza stanowi pozostałą część stanowiska kontrolnego i jej łączna szerokość na całej długości kanału przeglądowego wynosząca co najmniej 1 m powinna umożliwiać rozmieszczenie urządzeń i przyrządów.

6. Powierzchnia pomocnicza może stanowić wspólną część sąsiednich nieoddzielonych ścianą stanowisk kontrolnych znajdujących się w jednym pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów.

7. Wysokość pomieszczenia, w którym znajduje się stanowisko kontrolne, w obszarze wyznaczonym wzdłuż osi tego stanowiska na szerokości co najmniej 3,0 m:

- 1) dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami nie powinna być mniejsza niż:

- a) 3,3 m — w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w kanał przeglądowy,
 - b) 4,6 m — w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu w miejscu przewidzianym do podnoszenia całego pojazdu, a poza tym miejscem wysokość nie powinna być mniejsza niż 3,3 m;
- 2) dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami nie powinna być mniejsza niż:
- a) 4,2 m — w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w kanał przeglądowy,
 - b) 5,7 m — w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu.

8. Wymiary bramy wjazdowej i wyjazdowej stanowiska kontrolnego nie powinny być mniejsze niż:

- 1) 4,1 m — wysokość bramy; przy czym dopuszcza się wysokość 3,1 m dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami;
- 2) 3,4 m — szerokość bramy.

§ 12. 1. Wymiary ław pomiarowych powinny spełniać następujące wymagania:

- 1) szerokość ław mierzona między krawędziami zewnętrznymi nie powinna być mniejsza niż:
 - a) 2,4 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,
 - b) 2,8 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,

przy czym rozstaw krawędzi wewnętrznych powinien odpowiadać szerokości kanału przeglądowego, o której mowa w § 13 ust. 1 pkt 2;

- 2) długość ław nie powinna być mniejsza niż:

- a) 5,0 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,

b) 8,0 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,

przy czym powinna zapewniać możliwość ustawienia na nich wszystkimi kołami każdego badanego pojazdu oraz umieszczania przed jego przednimi światłami przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu.

2. Nawierzchnia ław pomiarowych:

- 1) powinna być pozioma, przy czym dopuszczalne odchylenie od poziomu nie powinno przekraczać:
 - a) 3 mm/m — w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,
 - b) 4 mm/m — w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami;
- 2) na szerokości czynnej rolek urządzenia rolkowego do kontroli działania hamulców powinna być odporna na ścieranie.

3. Urządzenie do podnoszenia całego pojazdu może stanowić część ławy pomiarowej albo powierzchni roboczej, o ile odpowiada wymaganiom, o których mowa w ust. 2.

§ 13. 1. Wymiary kanału przeglądowego powinny spełniać następujące wymagania:

- 1) długość mierzona na poziomie ławy pomiarowej pomniejszona o długość schodów, o ile znajdują się na końcu lub początku kanału, nie powinna być mniejsza niż:
 - a) 6,0 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,
 - b) 12,0 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t,
 - c) 18,0 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami;
- 2) szerokość mierzona na poziomie ławy pomiarowej powinna mieścić się w granicach:

- a) od 0,6 do 0,9 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,
 - b) od 0,7 do 1,0 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami;
- 3) głębokość powinna wynosić od 1,3 m do 1,8 m.

2. Wewnątrz kanału przeglądowego powinny znajdować się przesuwne platformy lub stałe boczne stopnie umożliwiające diagnoście zajęcie pozycji podwyższonej.

3. Kanał przeglądowy powinien posiadać odprowadzenie ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej oraz mieć zapewnioną co najmniej wentylację nawiewną — nawiew czołowy lub boczny przy kanale długości do 6 m, nawiewy boczne — przy kanałach dłuższych.

4. Kanał przeglądowy powinien być wyposażony w:

- 1) oświetlenie zapewniające:
 - a) światło możliwie rozproszone, oświetlające miejsce pracy,
 - b) światło skupione o bezpiecznym napięciu zasilania, kierowane w razie potrzeby na elementy pojazdu;
- 2) półki wewnętrzne na narzędzia i klucze;
- 3) urządzenie do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu co najmniej:
 - a) 20 kN — w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami,
 - b) 115 kN — w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.

5. Projekt założeń konstrukcyjno-budowlanych kanału przeglądowego powinien uwzględniać możliwość przeciążenia obrzeża lub odpowiednio podłogi kanału ciężarem przekraczającym o 25 % nominalny udźwig urządzenia do podnoszenia osi pojazdu na tym kanale.

§ 14. 1. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe stanowiska kontrolnego w stacji kontroli pojazdów odpowiednio do badanych pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 2, powinno obejmować co najmniej następujące urządzenia i przyrządy:

- 1) urządzenie rolkowe lub urządzenie płytowe (najazdowe) do kontroli działania hamulców;
- 2) urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu;
- 3) przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu;
- 4) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu;
- 5) przyrząd do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła;
- 6) miernik poziomu dźwięku;
- 7) dymomierz;
- 8) przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa;
- 9) przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy;
- 10) urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnymi pojazdu;
- 11) czytnik informacji diagnostycznych do układu OBD II/EOBD;
- 12) wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym;
- 13) opóźnieniomierz do kontroli działania hamulców;
- 14) zestaw narzędzi monterskich;
- 15) podstawowy zestaw przyrządów mierniczych ogólnego przeznaczenia.

2. Stanowisko kontrolne w okręgowej stacji kontroli pojazdów oraz stacji, o której mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym, powinno być wyposażone dodatkowo w:

- 1) przyrząd do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu,
- 2) elektroniczny detektor gazów do kontroli szczelności instalacji gazowej,
- 3) urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,
- 4) komplet kluczy dynamometrycznych w zakresie od 20 do 400 Nm

— jeżeli zakres badań technicznych prowadzonych przez daną stację wymaga stosowania tych przyrządów i urządzeń.

3. Stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów może być dodatkowo wyposażone w inne urządzenia i przyrządy wykorzystywane do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, o ile spełniają one odpowiednie wymagania określone w ust. 5 i 10.

4. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe może być wspólne dla kilku stanowisk kontrolnych jednej stacji kontroli pojazdów, o ile istnieje możliwość wykonania badania technicznego pojazdu.

5. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz inne wyposażenie stacji kontroli pojazdów, określone w tabeli stanowiącej załącznik nr 2 do rozporządzenia, może być wykorzystywane do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, jeżeli zostało poddane ocenie zgodności, a także posiada oznakowanie CE, jeżeli jest ono wymagane przepisami o systemie oceny zgodności.

6. Stacja kontroli pojazdów powinna posiadać deklarację zgodności dla urządzeń i przyrządów, w stosunku do których jest to wymagane, sporządzoną w języku polskim. Dopuszcza się posiadanie deklaracji zgodności w innym języku wraz z jej tłumaczeniem na język polski.

7. Wyposażenie wymienione w lp. 2, 10, 13—16 tabeli, o której mowa w ust. 5, może być wykorzystywane w stacji kontroli pojazdów, jeżeli spełnia dodatkowe wymagania, określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

8. Potwierdzeniem spełnienia dodatkowych wymagań, o których mowa w ust. 7, jest dokument wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji w zakresie warunków dopuszczenia urządzeń kontroli stanu technicznego pojazdów.

9. Rejestr wyposażenia, które uzyskało potwierdzenie spełnienia dodatkowych wymagań, o których mowa w ust. 7, prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

10. Wyposażenie wymienione w tabeli, o której mowa w ust. 5, z wyjątkiem urządzeń i przyrządów, które podlegają okresowej kontroli metrologicznej lub okresowemu badaniu przeprowadzanemu przez właściwy organ dozoru technicznego, podlega okresowej kontroli eksploatacyjnej.

11. Wyposażenie wymienione w tabeli, o której mowa w ust. 5, wykorzystywane w stacji kontroli pojazdów podlega co dwa lata kalibracji wykonywanej przez producenta, upoważnionego przedstawiciela producenta lub podmiot, który potwierdził swoje kompetencje w zakresie kalibracji wyposażenia, o którym mowa w ust. 1, w jednostce akredytowanej w polskim systemie akredytacji podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu w zakresie badań wykonywanych na potrzeby wydania dokumentu.

12. Na stacji kontroli pojazdów powinny znajdować się dokumenty z okresowej kontroli eksploatacyjnej, metrologicznej i dozoru technicznego.

§ 15. Wyposażenie technologiczne stanowiska kontrolnego powinno obejmować co najmniej:

- 1) ogólne oświetlenie elektryczne oraz punkty odbioru energii elektrycznej o napięciu zapewniającym prawidłowe działanie urządzeń i przyrządów na stanowisku kontrolnym

- i napięciu bezpiecznym, z możliwością poboru mocy wystarczającej do zasilania eksploatowanych urządzeń i przyrządów;
- 2) instalację sprężonego powietrza o ciśnieniu roboczym co najmniej 0,6 MPa, z uwzględnieniem ciśnienia roboczego wymaganego do prawidłowego działania urządzeń i przyrządów stanowiska kontrolnego;
 - 3) odpływ ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej;
 - 4) wentylację naturalną oraz mechaniczną nawiew- no-wywiewną, zapewniającą dodatkową awaryjną wymianę powietrza, przy czym stanowisko kontrolne powinno być wyposażone w alarmowy czujnik niedopuszczalnego poziomu stężenia tlenu węgla, który automatycznie uruchamia tryb awaryjny wentylacji;
 - 5) indywidualne wyciągi spalin z końcówkami na rury wydechowe, o wydajności dostosowanej do rodzajów badanych pojazdów;
 - 6) ogrzewanie pomieszczenia;
 - 7) alarmowy czujnik nadmiernego poziomu gazu płynnego i ziemnego w stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania pojazdów przystosowanych do zasilania gazem.

§ 16. Na stacji kontroli pojazdów powinna być umieszczona w widocznym miejscu co najmniej:

- 1) kopia zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;
- 2) tabela opłat za badania techniczne pojazdów, o której mowa w przepisach w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 3) wykaz czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdu podczas przeprowadzania badania technicznego, o którym mowa w przepisach w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach;
- 4) wykaz diagnostów przeprowadzających badania techniczne pojazdów.

§ 17. 1. Stanowisko zewnętrzne powinno znajdować się na zewnątrz pomieszczenia stacji kontroli pojazdów.

2. Wymiary stanowiska zewnętrznego nie powinny być mniejsze niż:

- 1) 8,5 m x 10,5 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t;

2) 8,5 m x 16,5 m — dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.

3. Nawierzchnia stanowiska zewnętrznego powinna mieć nawierzchnię bitumiczną, betonową, kostkową, klinkierową, z płyt betonowych lub kamienno-betonowych.

§ 18. Do przeprowadzania badań technicznych pojazdów można wykorzystywać wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz inne wyposażenie znajdujące się na wyposażeniu stacji kontroli pojazdów i dopuszczone do użytkowania na podstawie dotychczasowych przepisów, jeżeli gwarantują wykonywanie badań technicznych pojazdu zgodnie z przepisami w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.

§ 19. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. poz. 275), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na podstawie art. 25 pkt 1 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

Załącznik nr 1

**WYKAZ OBOWIĄZKOWYCH PRZEPISÓW PRAWNYCH OKREŚLAJĄCYCH WYMAGANIA
DOTYCZĄCE WARUNKÓW TECHNICZNYCH I BADAŃ TECHNICZNYCH POJAZDÓW***

- 1) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym;
- 2) Ustawa z dnia 21 kwietnia 2005 r. o zmianie ustawy o podatku od towarów i usług oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 756);
- 3) Przepisy w sprawie:
— warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia,

Przepisy określające wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów zgodnie z zakresem przeprowadzanych badań stacja kontroli pojazdów powinna posiadać w postaci zbiorów Dzienników Ustaw, ich kopii lub elektronicznych wersji.

- wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów,
 - zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach,
 - szczegółowego sposobu oraz trybu nadawania i umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych,
 - badań zgodności pojazdów zabytkowych i pojazdów marki „SAM” z warunkami technicznymi;
- 4) Umowę europejską dotyczącą międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzoną w Genewie dnia 30 września 1957 r., wraz z załącznikami.

Załącznik nr 2

**TABELA WYPOSAŻENIA KONTROLNO-POMIAROWEGO ORAZ INNEGO WYPOSAŻENIA,
STACJI KONTROLI POJAZDÓW WYKORZYSTYWANEGO DO PRZEPROWADZANIA BADAŃ
TECHNICZNYCH POJAZDÓW**

Lp.	Nazwa przyrządu lub urządzenia
1	Urządzenie do podnoszenia: a) całego pojazdu, b) osi pojazdu
2	Urządzenie do kontroli działania hamulców: a) urządzenia rolkowe, b) urządzenia płytowe (najazdowe), c) opóźniomierze
3	Przyrząd do pomiaru zbieżności kół jezdnych
4	Urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu
5	Przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu
6	Przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu
7	Miernik poziomu dźwięku
8	Dymomierz
9	Przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa
10	Przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy
11	Urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu
12	Wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym
13	Przyrząd do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu
14	Urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t
15	Czytnik informacji diagnostycznych do układu OBD II/EOBD
16	Przyrząd do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła
17	Elektroniczny detektor gazów do kontroli szczelności instalacji gazowej

Ojaśnienie:

OBD II/EOBD — pokładowy system diagnostyczny do kontroli emisji spalin.

**DODATKOWE WYMAGANIA DLA NIEKTÓRYCH PRZYRZĄDÓW I URZĄDZEŃ
STOSOWANYCH NA STACJI KONTROLI POJAZDÓW**

Załącznik nr 3

1. Urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców

1.1. Konstrukcja:

1.1.1. Urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców powinno:

- a) składać się z poniższych zespołów:
 - osobnej jednostki sterująco-wskaźnikowej,
 - dwóch niezależnie funkcjonujących zestawów rolek napędowych do pomiaru siły hamowania¹⁾,
 - miernika nacisku na pedał hamulca,
 - miernika ciśnienia powietrza w pneumatycznych układach hamulcowych²⁾,
- b) zapewniać pomiar sił hamowania jednocześnie obu kół i osobno dla każdego koła tej samej osi,
- c) zapewniać pomiar sił hamowania jednocześnie z pomiarem nacisku na pedał hamulca lub ciśnienia powietrza w pneumatycznym układzie hamulcowym,
- d) zapewniać rejestrację zależności sił hamowania od nacisku na pedał hamulca lub od ciśnienia w siłownikach pneumatycznego układu hamulcowego,
- e) zapewniać, w zależności od przeznaczenia, kontrolę działania hamulców pojazdów o następujących parametrach:
 - motocykle: nacisk koła — co najmniej 5 kN, średnica obręczy kół — co najmniej od 10" do 16",
 - pojazdy o dmc do 3,5 t: nacisk osi — co najmniej 20 kN, średnica obręczy kół — co najmniej od 12" do 20" (28" dla ciągników rolniczych),
 - pojazdy o dmc ponad 3,5 t: nacisk osi — co najmniej 115 kN, średnica obręczy kół — co najmniej od 16" do 24" (33" dla ciągników rolniczych).

1.1.2. Zestawy rolek napędowych powinny:

- a) posiadać mechanizm wyłączania rolek po przekroczeniu ustalonej wartości poślizgu koła pojazdu na rolkach,
- b) umożliwiać sprawdzenie błędu pomiaru siły hamowania oraz justowanie (kalibrację) układu pomiaru siły hamowania.

1.1.3. Jednostka sterująco-wskaźnikowa powinna:

- a) zapewniać niezależny rozruch i jednocześnie zatrzymanie rolek napędowych obu zestawów,
- b) zapewniać możliwość ręcznego uruchamiania napędu niezależnie każdego zestawu rolek napędowych,
- c) wskazywać siły hamowania osobno dla każdego koła tej samej osi,
- d) zatrzymywać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru,
- e) być wyposażona we wskaźnik włączenia trybu sterowania automatycznego urządzenia, jeśli urządzenie ma możliwość pracy w tym trybie,
- f) zapewniać kontrolę działania hamulców zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach,
- g) zapewniać rejestrację wyników pomiaru i drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj, markę, typ/model, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny działania hamulców (jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość działania hamulców, to ocena ta powinna być zgodna z rozporządzeniem w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach).

1.1.4. Miernik nacisku na pedał hamulca powinien umożliwiać:

- a) sprawdzenie błędu pomiaru siły nacisku,
- b) pewne zamocowanie przetwornika siły na pedale hamulca lub na bucie operatora.

1.1.5. Miernik ciśnienia powietrza powinien:

- a) umożliwiać sprawdzenie błędu pomiaru ciśnienia,
- b) być wyposażony w znormalizowaną końcówkę, umożliwiającą szczelne podłączenie przewodu miernika do złącza kontrolnego pneumatycznego układu hamulcowego pojazdu. Szczelność połączenia powinna być taka, aby spadek ciśnienia był nie większy niż 0,01 MPa w czasie 3 minut.

1.2. Parametry robocze i wymiary

1.2.1. Rolki napędowe powinny mieć następujące wymiary:

- a) średnica zewnętrzna nie mniejsza niż 200 mm,
- b) długość czynnej powierzchni rolki nie mniejsza niż 250 mm i nie większa niż 300 mm — dla urządzeń do kontroli hamulców motocykli,
- c) rozstaw między końcami wewnętrznymi rolek obu zestawów nie większy niż:
 - 900 mm — dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 1300 mm — dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc ponad 3,5 t,
 - 900 mm — dla urządzeń uniwersalnych do kontroli hamulców,
- d) rozstaw między końcami zewnętrznymi rolek obu zestawów nie mniejszy niż:
 - 2000 mm — dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 2600 mm — dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc ponad 3,5 t,
 - 2600 mm — dla urządzeń uniwersalnych do kontroli hamulców.

1.2.2. Prędkość obwodowa rolek napędowych powinna wynosić:

- a) 4—6 km/h — dla urządzeń do kontroli motocykli i pojazdów o dmc do 3,5 t,
- b) 2—3 km/h — dla urządzeń do kontroli pojazdów o dmc ponad 3,5 t,
- c) dwie prędkości wg lit. a), b) przełączane — dla urządzeń uniwersalnych do kontroli hamulców.

1.2.3. Powierzchnia robocza rolek napędowych powinna być tak wykonana, aby współczynnik przyczepności opony do rolek napędowych nie był mniejszy niż: 0,8 na sucho i 0,6 na mokro i jednocześnie podczas pomiaru sił hamowania nie następowało nienormalne zużycie lub uszkodzenie opon.

1.3. Wymagania metrologiczne:

1.3.1. Urządzenie powinno wskazywać następujące wielkości:

- a) siłę hamowania w jednostkach miary: niu- ton [N] lub kiloniuton [kN],
- b) nacisk na pedał hamulca w jednostkach miary: niuton [N] lub dekaniuton [daN],
- c) ciśnienie powietrza w jednostkach miary: megapaskal [MPa] lub bar [bar]²⁾,
- d) różnicę względną sił hamowania w jednostkach miary: procent [%].

1.3.2. Zakresy wskazań wielkości pomiarowych (obliczanych) powinny wynosić:

- a) dla siły hamowania:
 - od 0 do co najmniej 3000 N (3 kN) — dla urządzeń do kontroli hamulców motocykli,
 - od 0 do co najmniej 6000 N (6 kN) — dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - od 0 do co najmniej 30000 N (30 kN) — dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc ponad 3,5 t i urządzeń uniwersalnych do kontroli hamulców pojazdów,
- b) dla nacisku na pedał hamulca — od 0 do co najmniej 990 N (99 daN),
- c) dla ciśnienia powietrza — od 0 do co najmniej 1,0 MPa (10 bar),
- d) dla różnicy względnej sił hamowania — od 0 do co najmniej 40 %.

1.3.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) dla wielkości mierzonych (obliczanych) powinna wynosić dla:

- a) siły hamowania w przypadku:
 - urządzeń do kontroli hamulców motocykli — nie więcej niż 50 N (0,05 kN),
 - urządzeń do kontroli hamulców pojazdów
 - 0 dmc do 3,5 t — nie więcej niż 50 N (0,05 kN) w zakresie od 0 do 3000 N (3 kN)
 - 1 100 N (0,1 kN) w zakresie powyżej 3000 N (3 kN),
 - urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc powyżej 3,5 t — nie więcej niż 100 N (0,1 kN) w zakresie od 0 do 3000 N (3 kN), 200 N (0,2 kN) w zakresie od 3000 N (3 kN) do 10000 N (10 kN) i 500 N (0,5 kN) powyżej 10000 N (10 kN),
- b) siły nacisku na pedał hamulca — nie więcej niż 20 N (2 daN),

- c) ciśnienia powietrza — nie więcej niż 0,02 MPa (0,2 bar),
- d) różnicy względnej sił hamowania — nie więcej niż 1 %.

1.3.4. Dokładność pomiaru.

- a) zerowanie — wskazania wszystkich układów pomiarowych powinny samoczynnie ustawiać się na 0 po włączeniu zasilania i po każdorazowym zainicjowaniu nowego pomiaru, a w razie potrzeby powinno być zapewnione ręczne ustawienie wskazania 0,
- b) błąd dopuszczalny pomiaru siły hamowania nie powinien być większy niż ± 30 N w zakresie pomiaru od 0 do 1000 N (1 kN) i ± 3 % wartości rzeczywistej, zadanej przyrządem kalibracyjnym, w zakresie pomiaru powyżej 1000 N (1 kN) oraz jednocześnie różnica wskazań między układami pomiarowymi lewego i prawego zestawu rolek przy pomiarze siły o tej samej wartości nie może być większa niż 2 % wartości końcowej zakresu pomiarowego,
- c) błąd dopuszczalny pomiaru nacisku na pedał hamulca nie powinien być większy niż ± 20 N w całym zakresie pomiarowym,
- d) błąd dopuszczalny pomiaru ciśnienia powietrza nie powinien być większy niż $\pm 0,02$ MPa (0,2 bar) w całym zakresie pomiarowym.

2. Urządzenia płytowe (najazdowe) do kontroli działania hamulców

2.1. Konstrukcja:

2.1.1. Urządzenie płytowe do kontroli działania hamulców powinno:

- a) składać się z poniższych zespołów:
 - osobnej jednostki sterująco-wskaźnikowej³⁾,
 - dwóch lub czterech niezależnych płyt najazdowych do pomiaru siły hamowania¹⁾
 - miernika nacisku na pedał hamulca,
- b) zapewniać pomiar sił hamowania jednocześnie obu kół tej samej osi¹⁾,
- c) zapewniać pomiar sił hamowania jednocześnie z pomiarem nacisku na pedał hamulca,
- d) zapewniać rejestrację zależności sił hamowania od nacisku na pedał hamulca.

2.1.2. Każda płyta pomiarowa powinna umożliwiać sprawdzenie błędu pomiaru siły hamowania oraz justowanie (kalibrację) układu pomiaru siły hamowania.

2.1.3. Jednostka sterująco-wskaźnikowa powinna:

- a) zapewniać możliwość ręcznego uruchamiania i sterowania urządzeniem, w tym możliwość zapoczątkowania pomiaru z miejsca kierowcy pojazdu za pomocą sterownika ręcznego (pilota),
- b) wskazywać siły hamowania osobno dla każdego koła tej samej osi,
- c) zatrzymywać wskazania zmierzonych wielkości aż do chwili rozpoczęcia nowego pomiaru,
- d) zapewniać kontrolę działania hamulców zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach,
- e) zapewniać rejestrację wyników pomiaru i drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj, markę, typ/model, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny działania hamulców (jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość działania hamulców, to ocena ta powinna być zgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach).

2.1.4. Miernik nacisku na pedał hamulca powinien:

- a) umożliwiać sprawdzenie błędu pomiaru siły nacisku,
- b) zapewniać bezprzewodową transmisję danych do jednostki sterująco-wskaźnikowej,
- c) umożliwiać pewne zamocowanie przetwornika siły na pedale hamulca lub na bucie operatora.

2.2. Parametry robocze i wymiary

2.2.1. Wymiary płyty pomiarowej:

- a) długość płyty powinna być nie mniejsza niż:
 - 1400 mm — dla urządzeń do kontroli hamulców motocykli,
 - 1500 mm — dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
- b) szerokość płyty urządzenia do kontroli hamulców motocykli powinna być nie mniejsza niż 500 mm.

2.2.2. Płyty pomiarowe urządzeń 2-płytowych i 4-płytowych do kontroli hamulców powinny umożliwiać zainstalowanie ich na stanowisku kontrolnym tak, aby:

- a) dwie płyty były wzajemnie równoległe,
- b) odległość między dłuższymi krawędziami wewnętrznymi powierzchni roboczej płyt była nie większa niż 900 mm,
- c) odległość między dłuższymi krawędziami zewnętrznymi powierzchni roboczej płyt była nie mniejsza niż 2000 mm.

2.2.3. Wytrzymałość na nacisk koła badanego pojazdu powinna być nie mniejsza niż:

- a) 5 kN — dla urządzeń do kontroli hamulców motocykli,
- b) 10 kN — dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t.

2.2.4. Urządzenie powinno być przystosowane do najazdu pojazdu z prędkością do 15 km/h podczas kontroli hamulców. Współczynnik przyczepności opony do nawierzchni płyty pomiarowej urządzenia nie powinien być mniejszy niż: 0,8 na sucho i 0,6 na mokro.

2.3. Wymagania metrologiczne:

2.3.1. Urządzenie powinno wskazywać następujące wielkości:

- a) siłę hamowania w jednostkach miary: niu- ton [N] lub kiloniuton [kN],
- b) nacisk na pedał hamulca w jednostkach miary: niuton [N] lub dekaniuton [daN]⁴⁾,
- c) różnicę względną sił hamowania, mierzonych jednocześnie dla kół tej samej osi, w jednostkach miary: procent [%].

2.3.2. Zakresy wskazań wielkości mierzonych powinny wynosić:

- a) dla siły hamowania:
 - od 0 do co najmniej 3000 N (3 kN) — dla urządzeń do kontroli hamulców motocykli,
 - od 0 do co najmniej 9990 N (9,99 kN) — dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
- b) dla nacisku na pedał hamulca — od 0 do co najmniej 990 N (99 daN),
- c) dla różnicy względnej sił hamowania — od 0 do co najmniej 40 %.

2.3.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) powinna wynosić:

- a) dla siły hamowania:
 - dla urządzeń do kontroli hamulców motocykli — nie więcej niż 50 N (0,05 kN),
 - dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t — nie więcej niż 50 N (0,05 kN) w zakresie od 0 do 3000 N (3 kN) i 100 N (0,1 kN) w zakresie powyżej 3000 N (3 kN),
- b) dla siły nacisku na pedał hamulca — nie więcej niż 20 N (2 daN),
- c) dla różnicy względnej sił hamowania — nie więcej niż 1 %.

2.3.4. Dokładność pomiaru:

- a) zerowanie — wskazania wszystkich układów pomiarowych urządzenia powinny samoczynnie ustawiać się na 0 po włączeniu zasilania i po każdorazowym zainicjowaniu nowego pomiaru, a w razie potrzeby powinno być zapewnione ręczne ustawienie wskazania 0,
- b) błąd dopuszczalny pomiaru siły hamowania nie powinien być większy niż ± 30 N ($\pm 0,03$ kN) w zakresie pomiaru od 0 do 1000 N (1 kN) i ± 3 % wartości rzeczywistej w zakresie pomiaru powyżej 1000 N (1 kN) oraz jednocześnie różnica wskazań między układami pomiarowymi lewej i prawej płyty przy pomiarze siły o tej samej wartości nie powinna być większa niż 2 % górnej wartości zakresu pomiarowego,
- c) błąd dopuszczalny pomiaru nacisku na pedał hamulca nie powinien być większy niż ± 20 N w całym zakresie pomiarowym.

3. Opóźnieniomierz do kontroli działania hamulców

3.1. Konstrukcja:

3.1.1. Opóźnieniomierz powinien:

- a) składać się z poniższych zespołów:
 - rejestratora lub wskaźnika opóźnienia hamowania i nacisku na pedał hamulca,
 - układu pomiarowego opóźnienia hamowania,
 - miernika nacisku na pedał hamulca,
- b) być zasilany z własnego źródła prądu lub z instalacji elektrycznej samochodu 12/24 V,
- c) zapewniać możliwość zapoczątkowania pomiaru z miejsca kierowcy pojazdu,
- d) zapewniać pomiar opóźnienia hamowania jednocześnie z pomiarem nacisku na pedał hamulca i rejestrację zależności między tymi wielkościami, z możliwością zapamiętania i wskazania wartości maksymalnych, aż do chwili rozpoczęcia nowego pomiaru,
- e) zapewniać pomiar opóźnienia hamowania zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach,
- f) zapewniać rejestrację wyników pomiaru i drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj, marka, typ/model, data pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny działania hamulców (jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość działania hamulców, to ocena ta powinna być zgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach).

3.1.2. Układ pomiarowy opóźnienia hamowania powinien:

- a) być wyposażony w układ kompensacji opóźnienia, uniezależniający wskazanie przyrządu od występującego podczas pomiaru opóźnienia pochylenia pojazdu,
- b) umożliwiać sprawdzenie błędu pomiaru opóźnienia hamowania.

3.1.3. Miernik nacisku na pedał hamulca powinien umożliwiać:

- a) sprawdzenie błędu pomiaru siły nacisku,
- b) pewne zamocowanie przetwornika siły na pedale hamulca lub na bucie operatora.

3.2. Wymagania metrologiczne:

3.2.1. Opóźnieniomierz powinien wskazywać lub rejestrować następujące wielkości:

- a) opóźnienie hamowania w jednostkach miary: $\text{mtr}/(\text{sekunda})^2$ [m/s^2] lub w procentach [%] przyspieszenia ziemskiego,
- b) nacisk na pedał hamulca w jednostkach miary: niuton [N] lub dekaniuton [daN].

3.2.2. Zakresy wskazań wielkości powinny wynosić dla:

- a) opóźnienia hamowania — od 0 do co najmniej $9,9 \text{ m/s}^2$ lub odpowiednio od 0 do co najmniej 99 % przyspieszenia ziemskiego,
- b) nacisku na pedał hamulca — od 0 do co najmniej 990 N (99 daN).

3.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) dla wielkości mierzonych powinna wynosić:

- a) dla opóźnienia hamowania — nie więcej niż $0,1 \text{ m/s}^2$ lub odpowiednio 1 % przyspieszenia ziemskiego,
- b) dla siły nacisku na pedał hamulca — nie więcej niż 20 N (2 daN).

3.2.4. Dokładność pomiaru:

- a) zerowanie — wskazania wszystkich układów pomiarowych powinny samoczynnie ustawiać się na 0 po włączeniu zasilania i po każdorazowym zainicjowaniu nowego pomiaru, a w razie potrzeby powinno być zapewnione ręczne ustawienie wskazania 0,
- b) błąd dopuszczalny pomiaru opóźnienia hamowania nie powinien być większy niż $0,1 \text{ m/s}^2$ lub odpowiednio, jeśli opóźnieniomierz jest wyskalowany w % przyspieszenia ziemskiego, wynik powinien być obliczany z zaokrągleniem do 1 %,

- c) błąd dopuszczalny pomiaru nacisku na pedał hamulca nie powinien być większy niż ± 20 N w całym zakresie pomiarowym.

4. Przyrządy do kontroli geometrii ustawienia kół i osi pojazdu

4.1. Konstrukcja:

4.1.1. Przyrząd powinien składać się co najmniej z:

- a) zespołów pomiarowych, zapewniających wykonanie pomiaru geometrii ustawienia wszystkich kół i osi pojazdu w zakresie wielkości wymienionych w pkt 4.2.1,
- b) następującego wyposażenia pomocniczego, niezbędnego do wykonania pomiarów:
 - obrotnic pod koła kierowane,
 - płyt wyrównawczych pod koła osi niekierowanych, jeśli metoda pomiaru tego wymaga,
 - blokady pedału hamulca,
 - blokady koła kierownicy.

4.1.2. Przyrząd powinien:

- a) zapewniać pomiar bezpośredni lub pośredni wielkości wymienionych w pkt 4.2.1, bez względu na kształt i materiał tarczy koła oraz ukształtowanie elementów nadwozia (zderzaki, spojler, błotniki itp.),
- b) zapewniać kompensację bicia poprzecznego na skutek odkształcenia tarczy koła i niedokładności zamocowania zespołu pomiarowego na kole o wartości co najmniej $1^{\circ}30'$,
- c) zapewniać, w zależności od przeznaczenia, pomiary geometrii ustawienia kół i osi pojazdów o następujących parametrach:
 - pojazdy o dmc do 3,5 t włącznie: rozstaw kół badanego pojazdu — co najmniej od 1100 mm do 1800 mm, rozstaw osi badanego pojazdu — co najmniej od 1800 mm do 4700 mm, średnica obręczy kół — co najmniej od 12" do 20",
 - pojazdy o dmc ponad 3,5 t: rozstaw kół badanego pojazdu — co najmniej od 1500 mm do 2300 mm, rozstaw osi badanego pojazdu — co najmniej od 2500 mm, średnica obręczy kół — co najmniej od 16" do 24", długość — maksymalnie 18 m,
- d) zapewniać wskazania lub odczyt co najmniej wielkości mierzonych bezpośrednio,
- e) zatrzymać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru,
- f) zapewniać drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj, markę, typ/model, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki pomiarów (jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość geometrii ustawienia kół i osi pojazdu, to ocena ta powinna być zgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach).

4.1.3. Obrotnice i płyty wyrównawcze powinny:

- a) być zabezpieczone antykorozyjnie, w tym przed działaniem płynów eksploatacyjnych, stosowanych w pojazdach,
- b) wytrzymywać nacisk koła badanego pojazdu nie mniejszy niż:
 - 10 kN — dla przyrządów do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu o dmc do 3,5 t,
 - 57,5 kN — dla przyrządów do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu o dmc powyżej 3,5 t,
- c) mieć możliwość przesuwu w dowolnym kierunku elementu obrotowego, na którym stoi koło, względem podstawy o wartość co najmniej 100 mm (dotyczy tylko obrotnic).

4.2. Wymagania metrologiczne:

4.2.1. Przyrząd powinien wskazywać następujące wielkości:⁶⁾

- a) zbieżność całkowitą kół jezdnych w jednostkach miary: milimetr [mm] lub stopień [$^{\circ}$],
- b) kąt pochylenia koła jezdnego w jednostkach miary: stopień [$^{\circ}$],
- c) kąt pochylenia osi zwrotnicy w jednostkach miary: stopień [$^{\circ}$],⁷⁾

- d) kąt wyprzedzenia osi zwrotnicy w jednostkach miary: stopień [$^{\circ}$],⁷⁾
- e) maksymalny kąt skrętu kół w jednostkach miary: stopień [$^{\circ}$],⁷⁾
- f) różnica kątów skrętu kół w jednostkach miary: stopień [$^{\circ}$],⁷⁾
- g) śladowość kół poszczególnych osi w jednostkach miary: milimetr [mm],⁸⁾
- h) nierównoległość osi w jednostkach miary: milimetr [mm].⁸⁾

4.2.2. Zakresy wskazań wielkości pomiarowych (obliczanych) powinny wynosić co najmniej:

- a) od -3° do $+3^{\circ}$ lub od -18 mm do +18 mm dla zbieżności całkowitej kół jezdnych,
- b) od -5° do $+5^{\circ}$ dla kąta pochylenia koła jezdnego,
- c) od -5° do $+17^{\circ}$ dla kąta pochylenia osi zwrotnicy,
- d) od -5° do $+17^{\circ}$ dla kąta wyprzedzenia osi zwrotnicy,
- e) od -50° do $+50^{\circ}$ dla kąta skrętu kół,
- f) od -70 mm do +70 mm dla śladowości kół,
- g) od -99 mm do +99 mm dla nierównoległości osi.

4.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) dla wielkości mierzonych (obliczanych) powinna wynosić dla:

- a) zbieżności całkowitej kół jezdnych — nie więcej niż 5' lub 0,5 mm,
- b) kąta pochylenia koła — nie więcej niż 5',
- c) kąta pochylenia osi zwrotnicy — nie więcej niż 10',
- d) kąta wyprzedzenia osi zwrotnicy — nie więcej niż 10',
- e) maksymalnego kąta skrętu kół — nie więcej niż 1° ,
- f) różnicy kątów skrętu kół — nie więcej niż 1° ,
- g) śladowości kół — nie więcej niż 1 mm,
- h) nierównoległości osi — nie więcej niż 1 mm.

4.2.4. Dokładność pomiaru — błąd maksymalny pomiaru (obliczeń) nie powinien być większy niż:

- a) $\pm 5'$ lub 0,5 mm dla zbieżności całkowitej kół jezdnych,
- b) $\pm 5'$ dla kąta pochylenia koła jezdnego,
- c) $\pm 10'$ dla kąta pochylenia osi zwrotnicy,
- d) $\pm 10'$ dla kąta wyprzedzenia osi zwrotnicy,
- e) $\pm 30'$ dla maksymalnego kąta skrętu kół,
- f) $\pm 30'$ dla różnicy kątów skrętu kół,
- g) ± 2 mm dla śladowości kół,
- h) ± 2 mm dla nierównoległości osi.

5. Przyrządy do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy

5.1. Konstrukcja:

5.1.1. Przyrząd powinien składać się co najmniej z poniższych zespołów:

- a) jednostki sterująco-wskaźnikowej,⁹⁾
- b) zespołu do wywierania nacisku na mechanizm sterowania hamulcami przyczepy (przyrządy czynne) lub zespołu do przeniesienia nacisku na mechanizm sterowania hamulcami przyczepy (przyrządy bierne),
- c) układu pomiaru nacisku na mechanizm sterowania hamulcami przyczepy.

5.1.2. Przyrząd powinien:

- a) zapewniać sztywne połączenie zespołu do wywierania nacisku na mechanizm sterowania lub zespołu do przeniesienia nacisku na mechanizm sterowania z mechanizmem sterowania przyczepy bez jego demontażu, jeśli zespoły te pośredniczą w połączeniu przyczepy z pojazdem ciągnącym podczas badania hamulców przyczepy; do połączenia powinny być zastosowane elementy mechanicznych urządzeń sprzęgających wyposażonych w kulę sprzęgającą, zgodnie z wymaganiami normy ISO 1103:2000,
- b) być wyposażony w wyłącznik zasilania, w przypadku zasilania baterijnego, oraz sygnalizację włączenia, jeśli zasilanie nie wyłącza się automatycznie po określonym czasie nieaktywności przyrządu (nie dłuższym jednak niż 30 s),
- c) umożliwiać sprawdzenie błędu pomiaru nacisku na mechanizm sterowania oraz justowanie (kalibrację) tego układu pomiaru nacisku,
- d) zapewniać wymuszenie nacisku na mechanizm sterowania hamulca najazdowego przyczepy o dmc od 400 kg do 3500 kg podczas kontroli hamulców przyczepy na rodzajach urządzeń do kontroli działania hamulców, określonych w instrukcji obsługi przyrządu.

5.1.3. Przyrząd czynny powinien:

- a) zapewniać wywieranie w sposób kontrolowany, z płynną regulacją, nacisku na mechanizm sterowania w kierunku równoległym do osi wzdłużnej tego mechanizmu, przy tym skok elementu wymuszającego ruch mechanizmu sterowania hamulcem najazdowym powinien wynosić co najmniej 160 mm,
- b) zapewniać połączenie zespołu do wywierania nacisku ze źródłem zasilania za pomocą przewodów elastycznych odpowiedniej wytrzymałości (dotyczy przyrządów hydraulicznych lub pneumatycznych),
- c) zapewniać maksymalną siłę nacisku (nie mniejszą jednak niż 400 daN) przy ciśnieniu powietrza nie większym niż 0,6 MPa.¹⁰⁾

5.1.4. Przyrząd bierny powinien:

- a) zapewniać przeniesienie, na zespół sterowania, nacisku powstającego podczas hamowania zestawu pojazdu na skutek najazdu przyczepy na pojazd ciągnący,
- b) być przystosowany do ciągnięcia przyczepy i zabezpieczony przed przeciążeniem dynamicznym na skutek najazdu przyczepy na pojazd ciągnący podczas hamowania.

5.2. Wymagania metrologiczne:

5.2.1. Przyrząd powinien wskazywać w sposób ciągły siłę nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy w jednostkach miary niuton [N] lub wielokrotności tej jednostki dekanionton [daN] oraz zapamiętywać wartość maksymalną zmierzonego nacisku i zatrzymywać to wskazanie do momentu skasowania odpowiednim działaniem.

5.2.2. Zakres nacisku powinien wynosić od 400 N (40 daN) do co najmniej 4000 N (400 daN).

5.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) dla nacisku powinna wynosić 20 N (2 daN).

5.2.4. Dokładność pomiaru:

- a) wskazanie nacisku powinno samoczynnie ustawiać się na 0 bez obciążenia i po każdorazowym zainicjowaniu nowego pomiaru,
- b) błąd dopuszczalny pomiaru nacisku nie powinien być większy niż ± 20 N w zakresie pomiaru do 1000 N (100 daN) i ± 2 % wartości rzeczywistej w zakresie pomiaru powyżej 1000 N (100 daN).

6. Urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t

6.1. Konstrukcja:

6.1.1. Ocena stanu technicznego zawieszenia powinna być dokonywana na podstawie zmierzonych lub zarejestrowanych parametrów testu drganiowego wykonywanego niezależnie dla każdej strony zawieszenia i polegającego na pobudzeniu do drgań badanej strony zawieszenia z częstotliwością nie mniejszą od 15 Hz i amplitudą nie mniejszą od 0,005 m.

6.1.2. Badanie powinno być wykonywane na podstawie testu drganiowego polegającego na pobudzeniu do drgań układu wymuszającego, na którym spoczywa koło badanej strony zawieszenia, oraz pomiarze lub rejestracji parametrów zależnych od rodzaju zastosowanej metody badania, przy czym wszystkie metody spełniające wymagania określone w pkt 6.1.1 i dotyczące parametrów charakteryzujących drgań traktuje się jako równorzędne.

- 6.1.3. Wielkościami służącymi do oceny stanu technicznego zawieszenia powinny być wielkości opisane typowymi w mechanice wielkościami służącymi do wyrażania tłumienia układu (np. współczynnik tłumienia c [Ns/m]) lub jednostki umowne (np. %), określone w dokumentacji producenta stanowiska lub określone przez odpowiednie instytucje lub organizacje, pozwalające na wiarygodną ocenę stanu zawieszenia w sposób odpowiadający jego rzeczywistemu stanowi technicznemu.
- 6.1.4. Dopuszcza się wszelkie metody kontroli stanu zawieszenia, które wykorzystują metody określone w mechanice jako testy drganiowe, rozumiane jako wymuszenie amplitudowo-częstotliwościowe, zapewniające odpowiednio wysoką prędkość wymuszenia drgań, uzasadnioną możliwie szerokim zakresem pracy elementów tłumiących zawieszenia, w tym głównie amortyzatora, nakładając na producenta urządzenia konieczność dostarczenia danych (w tym również tzw. wartości granicznych) pozwalających jednoznacznie interpretować otrzymane wyniki pomiaru.
- 6.1.5. Dopuszcza się, aby urządzenie zapewniało prawidłowe ustawienie koła badanej strony zawieszenia; dopuszcza się możliwość sygnalizowania ustawienia nieprawidłowego, tzn. niezgodnego z dokumentacją techniczną stanowiska; dopuszcza się możliwość „zablokowania” pomiaru w takiej sytuacji lub konieczność jednoznacznej sygnalizacji nieprawidłowego ustawienia pojazdu, łącznie z zamieszczeniem takiej informacji w protokole badania.

6.2. Wymagania metrologiczne

- 6.2.1. Zakresy wskazań urządzenia powinny być zgodne z uznanymi w mechanice jednostkami wyrażającymi tłumienie w układzie lub adekwatne do umownych jednostek zaproponowanych przez producenta urządzenia lub określone przez odpowiednie instytucje lub organizacje, z zastrzeżeniem podanym w pkt 6.1.4 dotyczącym sposobu interpretacji wskazań.
- 6.2.2. Dokładność pomiaru:
- a) błąd dopuszczalny pomiaru nacisku masy badanej osi pojazdu na układ wymuszający drgania nie powinien być większy od ± 2 % dla wartości nacisku na oś równą połowie masy pojazdu badanego na tym stanowisku (np. 0,5 — 3500 kg),
 - b) błąd wskazań parametru służącego do określenia stanu zawieszenia pojazdu nie powinien być większy od ± 2 % maksymalnej wartości skali wskazań.

7. Czytniki informacji diagnostycznych do układów OBD II/EOBD

7.1. Konstrukcja:

- 7.1.1. Czytnik informacji diagnostycznej do układów OBD II/EOBD powinien:
- a) posiadać złącze umożliwiające podłączenie do diagnostycznej sieci pokładowej, zgodne z normą ISO/DIS 15031-3 (SAE J1962),
 - b) zapewniać drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu (rodzaj, markę, typ/model, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki sprawdzenia, niezbędne do oceny stanu badanego układu pojazdu.
- 7.1.2. Czytnik informacji powinien zapewniać niezawodną komunikację z siecią OBD w każdym z dopuszczalnych przepisami standardów komunikacji: ISO 9141-2, ISO 11519-4 (SAE J1850), ISO 14230-4, ISO 15765-4 (SAE J2284-3).
- 7.1.3. Czytnik informacji powinien posiadać oprogramowanie zaprojektowane i zaimplementowane zgodnie z normą ISO/DIS 15031-4 (SAE J1978).
- 7.1.4. Czytnik informacji powinien wyświetlać zapamiętane kody usterek DTC (związanych z emisją spalin) i ich opisy w języku polskim, zgodnie z normą ISO/DIS 15031-6 (SAE J2012), a jeżeli są to kody charakterystyczne dla danego producenta, dopuszcza się wyświetlenie tylko oznaczenia kodowego.

7.2. Parametry robocze:

- 7.2.1. Czytnik informacji powinien realizować co najmniej funkcje opisane w normie ISO/DIS 15031-5 (SAE J1979).
- 7.2.2. Czytnik informacji powinien realizować funkcje oceny sprawności funkcjonalnej czujników tlenu zamontowanych w samochodzie, zarówno dwustanowych jak i szerokopasmowych; czytnik powinien zapewniać możliwość oceny sprawności czujnika(-ów) tlenu, gdy w pojeździe nie są zakończone wszystkie testy (monitory) pokładowe z zastosowaniem powszechnie znanych i używanych algorytmów oceniających stan funkcjonalny czujników tlenu na podstawie zarejestrowanych

parametrów bieżących z modułu sterującego.

8. Przyrządy do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła

8.1. Konstrukcja:

8.1.1. Przyrząd powinien składać się co najmniej z następujących zespołów:

- a) oświetlacza wyposażonego w źródło światła białego o temperaturze barwowej $2856\text{ K} \pm 50\text{ K}$,
- b) zespołu pomiarowego, zawierającego odbiornik światła o widmowej charakterystyce optycznej, podobnej do optycznej czułości oka ludzkiego — $V(\lambda)$,
- c) wskaźnika mierzonej wielkości.

8.1.2. Przyrząd powinien:

- a) być tak skonstruowany, aby przy normalnej obsłudze nie powodował uszkodzenia badanych oszkleń,
- b) umożliwiać pomiar współczynnika przepuszczalności światła oszkleń zamontowanych w pojeździe w warunkach stacji kontroli pojazdów oraz na otwartej przestrzeni w porze nocnej i dziennej, a także w warunkach bezpośredniego oświetlenia promieniami słonecznymi badanego pojazdu,
- c) umożliwiać pomiary metodą opisaną w Regulaminie nr 43 EKG ONZ i normie ISO 3538 przy błędzie względnym nie większym niż podany w pkt 8.2.4 lit. c.

8.2. Wymagania metrologiczne:

8.2.1. Przyrząd powinien mierzyć i wyświetlać współczynnik przepuszczalności światła oszkleń. Dopuszcza się wskazanie w jednostkach miary: procent [%].

8.2.2. Zakres wskazań powinien wynosić od 0 % (brak przepuszczania strumienia świetlnego) do 100 % (całkowite przepuszczanie).

8.2.3. Rozdzielczość wskazań powinna wynosić nie więcej niż 0,5 %.

8.2.4. Dokładność pomiaru:

- a) powinna być zachowana proporcjonalność wskazań do wartości przepuszczalności,
- b) procedura pomiaru ze względu na stosowaną metodę pomiarową (pomiar względny) powinna umożliwiać ręczne lub automatyczne sprawdzenie 0 % i 100 %,
- c) dopuszczalny maksymalny względny błąd pomiaru nie powinien przekraczać:
 - 2 % w całym zakresie pomiarowym dla szyb quasiebarwnych, reprezentowanych przez filtry: OG1, OG3, OG5, RG1, RG5, RG7 i RG8,
 - 5 % w całym zakresie pomiarowym dla szyb w czterech barwach podstawowych, reprezentowanych przez filtry: BG18, GG10, GG13, GG14 i VG12.

Objaśnienia:

- ¹⁾ Nie dotyczy urządzeń do kontroli hamulców motocykli.
- ²⁾ Nie dotyczy urządzeń do kontroli hamulców motocykli i pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t.
- ³⁾ Nie dotyczy urządzeń zainstalowanych w linii diagnostycznej.
- ⁴⁾ W przypadku wyposażenia urządzenia w odpowiednie blokady uniemożliwiające przekroczenie siły nacisku na pedał granicznej dla rodzajów pojazdów, przewidzianych do kontroli na urządzeniu oraz rejestracji tego na wydruku, dopuszcza się brak oddzielnego wskaźnika nacisku na pedał.
- ⁵⁾ Dotyczy przyrządów sterowanych przez mikroprocesor (komputer); dla pozostałych dopuszcza się dostarczenie wraz z przyrządem formularzy protokołu, do którego wyniki pomiarów (obliczeń) wpisuje się odręcznie.
- ⁶⁾ Nie dotyczy przyrządów, które nie mierzą bezpośrednio wielkości wymienionych w pkt 4.2.1; w takim przypadku przyrząd powinien wskazywać wielkości, na podstawie których są określane wielkości wymienione w pkt 4.2.1.
- ⁷⁾ Dotyczy kół osi kierowanej.
- ⁸⁾ Dopuszcza się wskazania w jednostkach miary kątowej stopień [°], jeżeli w instrukcji obsługi jest podany sposób określania tego parametru w jednostkach miary liniowej [mm].
- ⁹⁾ W przypadku przyrządów współpracujących z urządzeniami do pomiaru sił hamujących i oceny skuteczności hamulców, funkcję tę może pełnić jednostka sterująco-wskaźnikowa tych urządzeń.
- ¹⁰⁾ Dotyczy przyrządów pneumatycznych, zasilanych wyłącznie z sieci sprężonego powietrza stacji kontroli pojazdów. W przypadku przyrządów pneumatycznych, zasilanych ze zbiornika sprężonego powietrza, na zbiornik ten powinna być wydana ważna decyzja właściwego organu dozoru technicznego.
- ¹¹⁾ Wymagane przynajmniej w trybie serwisowym pracy urządzenia, dla celów sprawdzenia prawidłowości określania stopnia przylegania koła do podłoża.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów został przygotowany na podstawie upoważnienia z art. 84a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002).

W związku ze zmianą wytycznych dotyczących treści rozporządzenia, o których mowa w art. 84a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* zaistniała konieczność wydania nowego rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia określa szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne odpowiednio do ich rodzajów oraz zakresów badań technicznych.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia zastępuje dotychczasowe *rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów* (Dz. U. poz. 275).

Ponadto projekt rozporządzenia 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.), w związku z czym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało bezpośredni wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletynu Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 ust. 1 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt nie jest objęty przepisami prawa Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Szwarczewska, Departament Transportu Drogowego, nr tel. 630 17 35	Data sporządzenia 05.07.2022 Źródło Upoważnienie ustawowe art. 84a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, późn. zm.) Nr w Wykazie prac

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów jest realizacją upoważnienia zawartego w art. 84 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.). Upoważnienie ustawowe zostało zmienione *ustawą z dnia r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz....), która zapewnia pełne i prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.).

Mając na względzie powyższe, zgodnie z nowym upoważnieniem ustawowym, minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do określenia w drodze rozporządzenia wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów.

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

Projekt rozporządzenia szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne odpowiednio do ich rodzajów oraz zakresów badań technicznych.

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5339	CEPiK (stan na dzień 31 grudnia 2020 r.)	Bezpośrednie
Transportowy Dozór Techniczny	1	Ustawa z 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1514)	Bezpośrednie przez wydanie poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

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

Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym i opiniowaniu z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.

2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych.
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji.
5. Instytut Transportu Samochodowego.
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
10. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze – Oddział Kłudzienko.
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
15. Związek Pracodawców Motoryzacji.
16. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej.
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych.
19. Związek Dealerów Samochodów.
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego.
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM).
22. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA.
23. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.
24. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa.
25. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL.
26. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny.
27. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).
28. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych.
29. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
30. Transport i Logistyka Polska.
31. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.
32. Dekra Polska.
33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.
35. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
36. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
37. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
38. Związek Powiatów Polskich.
39. Cartest.
40. Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
41. Ogólnopolski Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
42. NSZZ Solidarność.
43. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
44. Forum Związków Zawodowych.
45. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
46. Business Centre Club.
47. Związek Rzemiosła Polskiego.
48. Konfederacja Lewiatan.
49. Pracodawcy RP.
50. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
51. Rada Dialogu Społecznego.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłaszanie uwag wyniesie 14 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt rozporządzenia do konsultacji publicznych. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wywiera wpływu na finanse publiczne.												

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało bezpośredni wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.	
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 elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:...	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Z dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, tj. z dniem 1 stycznia 2023 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz
przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów**

Na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wysokość opłat za:

- 1) wydanie poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym;
- 2) przeprowadzanie badań technicznych pojazdów.

§ 2. Za wydanie poświadczenia, o którym mowa w § 1 pkt 1, pobiera się opłatę w wysokości 700 złotych.

§ 3. 1. Za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów pobiera się opłaty w wysokości określonej w tabeli opłat za badania techniczne pojazdów stanowiącej załącznik do rozporządzenia.

2. Całkowita opłata za przeprowadzone badanie techniczne pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 3, stanowi sumę opłat za przeprowadzone badania techniczne pojazdu i wykonane czynności określone w tabeli, o której mowa w ust. 1.

3. W przypadku wykonania okresowego badania technicznego łącznie z dodatkowym badaniem technicznym, w zakresie którego wykonuje się zakres okresowego badania, opłatę za okresowe badanie techniczne pobiera się jednorazowo.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów (Dz. U. z 2004 r. poz. 2261, z 2005 r. poz. 1302, z 2009 r. poz. 1233 oraz z 2016 r. poz. 1074), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na podstawie art. 25 pkt 1 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. ...).

TABELA OPŁAT ZA BADANIA TECHNICZNE POJAZDÓW

Lp.	Wyszczególnienie	Opłata w zł (zawiera nodedk od towarów i usług VAT)
1	2	3
1	Okresowe badanie techniczne:	
1.1	motocykl, ciągnik rolniczy	62,00
1.2	samochód osobowy, autobus przeznaczony do przewozu nie więcej niż 15 osób łącznie z kierowcą, samochód ciężarowy i specjalny do 3,5 t d.m.c., pojazd trójkołowy powyżej 0,4 t m.w. ¹⁾	98,00
1.3	samochód ciężarowy i specjalny, ciągnik samochodowy siodłowy powyżej 3,5 t do 16 t d.m.c.	153,00
1.4	samochód ciężarowy i specjalny, ciągnik samochodowy siodłowy powyżej 16 t d.m.c., ciągnik samochodowy balastowy	176,00
1.5	autobus przeznaczony do przewozu więcej niż 15 osób łącznie z kierowcą	199,00
1.6	przyczepa ciężarowa rolnicza do 1,5 t d.m.c.	40,00
1.7	przyczepa ciężarowa rolnicza powyżej 1,5 t do 6 t d.m.c.	50,00
1.8	przyczepa ciężarowa rolnicza powyżej 6 t d.m.c.	70,00
1.9	przyczepa (naczepa) ciężarowa i specjalna do 3,5 t d.m.c.	78,00
1.10	przyczepa (naczepa) ciężarowa i specjalna powyżej 3,5 t do 16 t d.m.c.	163,00
1.11	przyczepa (naczepa) ciężarowa i specjalna powyżej 16 t d.m.c.	177,00
1.12	pojazd przystosowany do zasilania gazem (za badanie specjalistyczne)	63,00
1.13	tramwaj — wagon silnikowy	330,00
1.14	tramwaj — wagon przegubowy	395,00
1.15	tramwaj — wagon doczepny czynny	250,00
1.16	tramwaj — wagon doczepny bierny	110,00
1.17	trolejbus — badania elektryczne ²⁾	115,00
2	Ponowne sprawdzenie mechanizmów i zespołów w pojeździe, w którym stwierdzono usterki w trakcie badań technicznych w zakresie:	
2.1	skuteczności i równomierności działania hamulców	20,00
2.2	skuteczności działania hamulców tramwaju	120,00
2.3	skuteczności działania hamulca elektrodynamicznego trolejbusu	50,00
2.4	ustawienia i natężenia świateł drogowych i świateł mijania	14,00
2.5	połączeń układu kierowniczego oraz jałowego ruchu koła kierownicy, luzów w zawieszeniu	20,00
2.6	toksyczności spalin	14,00

2.7	poziomu hałasu	20,00
2.8	geometrii kół jednej osi	36,00
2.9	działania amortyzatorów jednej osi	14,00
2.10	wszystkich innych usterek łącznie	20,00
3	Dodatkowe badanie techniczne pojazdu skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przyniesienia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska:	
3.1	określone usterki techniczne, warunki techniczne (osobno za każde określone warunki techniczne lub badany układ czy zespół pojazdu) ⁴⁾	20,00
3.2	po wypadku, kolizji drogowej (za badanie specjalistyczne)	94,00
3.3	dane techniczne niezgodne ze stanem faktycznym	51,00
4	Dodatkowe badanie techniczne pojazdu skierowanego przez starostę w razie uzasadnionego przyniesienia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska:	
4.1	co do którego zachodzi podejrzenie, że nie spełnia określonych warunków technicznych ³⁾	20,00
4.2	po wypadku, kolizji drogowej (za badanie specjalistyczne)	94,00
5	Pozostałe dodatkowe badania techniczne pojazdu:	
5.1	który ma być używany jako taksówka osobowa lub bagażowa (za warunki dodatkowe)	42,00
5.2	który ma być używany jako uprzywilejowany (za warunki dodatkowe)	50,00
5.3	który ma być używany do przewozu materiałów niebezpiecznych (za badanie specjalistyczne)	85,00
5.4	autobusu, który może poruszać się po drogach z prędkością 100 km/h (za badanie specjalistyczne)	126,00
5.5	do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego (za warunki dodatkowe)	48,00
5.6	w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym	82,00
5.7	o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym	50,00
5.8	skierowany przez starostę lub na wniosek posiadacza pojazdu	w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym, lub narusza wymagania ochrony środowiska
5.9	w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenia elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego	94,00
5.10	pojazd, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym	50,00
5.11	dla którego określono dodatkowe wymagania techniczne w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego	120,00

5.12	o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (za każde stanowisko kierującego)	50,00
6	Snrowadzenie snelniania dodatkowvch warunków technicznvch dla niektórvch pojazdów oraz pozostałe czynności przeprowadzane w stacjach kontroli pojazdów:	
6.1	prawidłowości przystosowania pojazdu silnikowego do ciągnięcia przyczepy ¹⁾	35,00
6.2	czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym dla pojazdów przeznaczonych do wykonywania czynności na drodze ⁴⁾	21,00
6.3	czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymaganym dla pojazdów ciężarowych przystosowanych do przewozu osób ⁴⁾	48,00
6.4	czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymaganym dla autobusu miejskiego używanego w komunikacji miejskiej lub miejskiej i podmiejskiej ⁴⁾	41,00
6.5	czy pojazd odpowiada dodatkowym warunkom technicznym wymaganym dla autobusu szkolnego ⁴⁾	41,00
6.6	wykonanie numeru nadwozia	49,00
6.7	wykonanie numeru silnika	49,00
6.8	wykonanie tabliczki i jej umieszczenie	36,00
6.9	sporządzenie opinii (na wniosek właściciela pojazdu) do wniosku o odstępstwo od warunków technicznych	82,00
6.10	pomiar prawidłowości rozmieszczenia punktów bazowych nadwozia samonośnego pojazdów samochodowych do 3,5 t d.m.c., związanych z zespołami i układami bezpieczeństwa jazdy ⁵⁾	255,00

¹⁾ W przypadku pojazdu przedstawionego do okresowego badania technicznego z adnotacją w dowodzie rejestracyjnym o treści: „przystosowany do ciągnięcia przyczepy” lub „HAK” nie pobiera się opłaty określonej w lp. 7.1 tabeli.

²⁾ Pozostałe badania jak dla autobusu.

³⁾ W przypadku gdy opłata za badanie techniczne pojazdu powstała z połączenia opłat określonych w lp. 4.1 i 5.1 tabeli byłaby większa od opłaty określonej w lp. 1 tabeli, pobiera się opłatę określoną w lp. 1 tabeli.

⁴⁾ Opłata obowiązuje również przy okresowym badaniu technicznym.

⁵⁾ Opłatę mogą stosować tylko stacje kontroli pojazdów wyposażone w przyrząd do pomiarów i oceny prawidłowości rozmieszczenia punktów bazowych nadwozia samonośnego pojazdów samochodowych do 3,5 t d.m.c., związanych z zespołami i układami bezpieczeństwa jazdy.

Uwaga:

Użyte w tekście skróty oznaczają:

m.w. — masa własna pojazdu,

d.m.c. — dopuszczalna masa całkowita pojazdu.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów został przygotowany na podstawie upoważnienia z art. 84a ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002).

W związku ze zmianą wytycznych dotyczących treści rozporządzenia, o których mowa w art. 84a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* zaistniała konieczność wydania nowego rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia określa wysokość opłat za wydanie poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* oraz wysokość opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia zastępuje dotychczasowe *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów* (Dz. U. poz. 2261, z 2005 r. poz. 1302, z 2009 r. poz. 1233 oraz z 2016 r. poz. 1074).

Ponadto projekt rozporządzenia 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.), w związku z czym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało bezpośredni wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletynu Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 ust. 1 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt nie jest objęty przepisami prawa Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Szwarczewska, Departament Transportu Drogowego, nr tel. 630 17 35	Data sporządzenia 05.07.2022 Źródło Upoważnienie ustawowe art. 84 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) Nr w Wykazie prac

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów jest realizacją upoważnienia zawartego w art. 84 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.). Upoważnienie ustawowe zostało zmienione ustawą z dnia r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz....), która zapewnia pełne i prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.).

Mając na względzie powyższe, zgodnie z nowym upoważnieniem ustawowym, minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do określenia w drodze rozporządzenia wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów.

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

Projekt rozporządzenia reguluje wysokość opłat za wydanie poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów ze względu na rodzaj pojazdu.

Wejście w życie rozporządzenia pozwoli na zachowanie przejrzystości postępowania i zachowania jednolitości działania przez przedsiębiorców i innych podmiotów prowadzących stację kontroli pojazdów.

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

W Łotwie opłata za badanie techniczne pojazdu zależy od masy całkowitej pojazdu i rodzaju paliwa. Na przykład opłata za badanie techniczne lekkiego pojazdu pasażerskiego do 3500 kg (cena w euro bez VAT (21%)) wynosi:

- benzyna - 18,05
- olej napędowy - 21,73
- benzyna i gaz lub tylko gaz (LPG, CNG) - 19,95.

Ponowna kontrola wynosi połowę opłaty za badanie techniczne.

Pełny cennik dostępny jest na stronie głównej Dyrekcji ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5339	CEPiK (stan na dzień 31 grudnia 2020 r.)	Bezpośrednie

Właściciele pojazdów zarejestrowanych: pojazdów samochodowych, motorowerów, ciągników rolniczych	19 mln	Źródło danych – SAMAR	Bezpośrednie przez poniesienie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego.
Transportowy Dozór Techniczny	1	Ustawa z 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1514)	Bezpośrednie przez pobieranie opłaty za wydanie poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

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

Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym i opiniowaniu z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych.
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji.
5. Instytut Transportu Samochodowego.
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
10. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze – Oddział Kłudzienko.
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
15. Związek Pracodawców Motoryzacji.
16. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej.
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych.
19. Związek Dealerów Samochodów.
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego.
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM).
22. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA.
23. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.
24. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa.
25. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL.
26. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny.
27. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).
28. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych.
29. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
30. Transport i Logistyka Polska.
31. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.
32. Dekra Polska.
33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.
35. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
36. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
37. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.

38. Związek Powiatów Polskich.
39. Cartest.
40. Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
41. Ogólnopolski Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
42. NSZZ Solidarność.
43. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
44. Forum Związków Zawodowych.
45. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
46. Business Centre Club.
47. Związek Rzemiosła Polskiego.
48. Konfederacja Lewiatan.
49. Pracodawcy RP.
50. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
51. Rada Dialogu Społecznego.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłaszanie uwag wyniesie 14 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt rozporządzenia do konsultacji publicznych. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Oплата за przeprowadzanie badań technicznych zawiera podatek od towarów i usług VAT, który jest uiszczany przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. W odniesieniu do opłaty za wydanie poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym pobieranej przez Transportowy Dozór Techniczny wskazać należy, że dochód budżetu państwa składa się z 30% zweryfikowanego zysku przekazanego przez TDT, kiedy to saldo TDT będzie dodatnie. Niezależnie od powyższego, wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wywiera wpływu na finanse publiczne, ponieważ w niniejszym projekcie opłaty za przeprowadzanie badań technicznych, jak również za wydanie poświadczenia określone w dotychczasowych przepisach zostały zachowane na dotychczasowym poziomie z uwagi na fakt, że niniejszy projekt na tym etapie prac legislacyjnych stanowi jedynie załącznik do projektu ustawy.											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.								
		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało bezpośredni wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w odniesieniu do przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
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 elektronizacji.				☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy				
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe		☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:...			☐ informatyzacja ☐ zdrowie			
Omówienie wpływu		Brak wpływu.						

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego
Z dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia, tj. z dniem 1 stycznia 2023 r.
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, wymagań dla
ośrodków szkolenia diagnostów oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych²⁾**

Na podstawie art. 84b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów;
- 2) program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów, warsztatów doskonalenia zawodowego oraz dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 3) wymagania kwalifikacyjne dla członków komisji egzaminacyjnej;
- 4) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnej;
- 5) tryb, szczegółową formę, warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego;
- 6) tryb i sposób rozpatrywania wniosku o ponowną ocenę części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego;
- 7) sposób i warunki przeprowadzania seminariów dla wykładowców;
- 8) dokumenty związane z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych, warsztatów doskonalenia zawodowego i dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego, w tym wzory stosowanych dokumentów;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25).

- 9) sposób postępowania przez ośrodki szkolenia diagnostów z dokumentacją i jej prowadzenia oraz okres przechowywania dokumentacji;
- 10) wzór:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów,
 - b) zaświadczenia o dokonaniu wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia;
 - c) zaświadczenia potwierdzającego zdanie egzaminu kwalifikacyjnego,
 - d) zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w seminariach;
- 11) wysokość opłaty za:
 - a) egzamin kwalifikacyjny,
 - b) uczestnictwo w seminariach dla wykładowców.

§ 2. Ileć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) osobie szkolonej – rozumie się przez to osobę, o której mowa w 83d ust. 1 i art. 83e ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) egzaminie kwalifikacyjnym – rozumie się przez to egzamin kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 83h ust. 3 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 3) komisji egzaminacyjnej – rozumie się przez to komisję, o której mowa w art. 83o ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

§ 3. Ośrodek szkolenia diagnostów spełnia następujące wymagania:

- 1) posiada pomieszczenie biurowe:
 - a) oznaczone przez wskazanie nazwy, adresu oraz godzin pracy ośrodka szkolenia diagnostów,
 - b) umożliwiające obsługę osób i przechowywanie dokumentacji związanej z prowadzonymi szkoleniami w sposób uniemożliwiający dostęp osób postronnych,
 - c) wyposażone w komputer z dostępem do Internetu;
- 2) posiada salę wykładową:
 - a) wyposażoną w stoliki i miejsca siedzące dla każdej osoby biorącej udział w szkoleniu,
 - b) przystosowaną do szkolenia co najmniej 10 osób,
 - c) oświetloną i ogrzewaną,
 - d) odizolowaną od innych pomieszczeń,

- e) oznaczoną nazwą ośrodka szkolenia diagnostów oraz informacją „Sala wykładowa”,
 - f) wyposażoną w teksty obowiązujących przepisów,
 - g) wyposażoną w pomoce i środki dydaktyczne, obejmujące co najmniej:
 - tablicę do pisania,
 - cyfrowe urządzenie zobrazowania wielkoformatowego oraz urządzenie komputerowe umożliwiające współpracę z tym urządzeniem;
- 3) dysponuje okręgową stacją kontroli pojazdów, w której przeprowadzana jest część praktyczna szkolenia.

§ 4. 1. Wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

2. Wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów jest określony w załączniku nr 11 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów przed przyjęciem na szkolenie:

- 1) informuje kandydata na diagnostę o wymaganiach dla osób ubiegających się o uprawnienia diagnosty, o których mowa w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) wpisuje:
 - a) imię i nazwisko,
 - b) numer PESEL, w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – datę urodzenia, serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,
 - c) numer ewidencyjny diagnosty, o ile dotyczy,
 - do książki ewidencji osób szkolonych oraz datę rozpoczęcia szkolenia i zakres szkolenia do dziennika przeprowadzonych zajęć;
- 3) informuje osobę szkoloną o warunkach szkolenia.

§ 6. 1. Wzór książki ewidencji osób szkolonych jest określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Dokumenty, o których mowa w § 5 w ust. 1 pkt 2, mogą być prowadzone w odpowiadającej im postaci elektronicznej w systemie teleinformatycznym umożliwiającym niezwłoczny odczyt lub wydruk całości lub części zapisanych danych. Osoba upoważniona

potwierdza swoje wpisy podpisem elektronicznym lub unikalnym identyfikatorem i hasłem nadanymi w tym systemie.

§ 7. W szkoleniu dla kandydatów na diagnostów oraz w warsztatach doskonalenia zawodowego prowadzonych przez ośrodek szkolenia diagnostów może uczestniczyć w charakterze obserwatora upoważniony przedstawiciel właściwego starosty ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem.

§ 8. 1. Szkolenie dla kandydatów na diagnostów odbywa się według programu szkolenia określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia, składającego się z:

- 1) części I – programu szkolenia;
- 2) części II -V programu szkolenia – w zakresie badań dodatkowych.

2. Szkolenie diagnostów w ramach warsztatów doskonalenia zawodowego odbywa się zgodnie z częścią VI programu szkolenia określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

3. Obecność osób szkolonych oraz przeprowadzenie poszczególnych zajęć w ramach szkolenia jest potwierdzane wpisami do dziennika przeprowadzonych zajęć podczas prowadzonego szkolenia.

4. Po odbyciu szkolenia, o którym mowa w ust. 1, jego uczestnicy otrzymują zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, według wzoru określonego w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

5. Po zakończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego albo dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego diagnosta otrzymuje zaświadczenie o ich ukończeniu. Wzór zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego oraz dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

6. Warunkiem otrzymania zaświadczenia, o którym mowa w ust. 4, jest uczestnictwo w minimum 80% zajęć z części teoretycznej oraz we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach z części praktycznej.

7. Po zakończeniu szkolenia ośrodek szkolenia diagnostów wypełnia książkę ewidencji osób szkolonych w zakresie daty zakończenia szkolenia, numeru zaświadczenia oraz daty jego wydania.

§ 9. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów przechowuje:

- 1) książkę ewidencji osób szkolonych;
- 2) dziennik przeprowadzonych zajęć;
- 3) dokumentację dotyczącą:

- a) osób, które uczestniczyły w szkoleniu dla kandydatów na diagnostów,
 - b) osób, które uczestniczyły w warsztatach doskonalenia zawodowego,
 - c) osób, które uczestniczyły w dodatkowych warsztatach doskonalenia zawodowego,
 - d) potwierdzenia kompetencji wykładowców prowadzących zajęcia;
- 4) zaświadczenie o ukończeniu szkolenia.
2. Okres przechowywania dokumentacji, o której mowa w ust. 1, wynosi 5 lat.
3. Książkę ewidencji osób szkolonych przekazuje się staroście, w celu archiwizacji, niezwłocznie po:
- 1) wykreśleniu przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów;
 - 2) zawieszenia przez przedsiębiorcę, o którym mowa w pkt 1, wykonywania działalności gospodarczej;
 - 3) zmiany podmiotu prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów;
 - 4) wydaniu decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów;
 - 5) uprawomocnieniu się orzeczonego przez sąd zakazu prowadzenia przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów.

§ 10. 1. Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, zwany dalej „Dyrektorem ITS”, zamieszcza na stronie internetowej Instytutu Transportu Samochodowego komunikat w sprawie wyznaczenia terminu i miejsca, w którym zostanie przeprowadzony egzamin kwalifikacyjny, nie później niż 30 dni przed wyznaczonym terminem egzaminu.

2. Osoba ubiegająca się o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego, nie później niż 14 dni przed terminem egzaminu, składa wniosek o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego, według wzoru określonego w załączniku nr 5 do rozporządzenia. W przypadku złożenia wniosku w terminie późniejszym niż 14 dni przed terminem egzaminu, udział osoby we wskazanym we wniosku terminie egzaminu jest możliwy pod warunkiem dostępności miejsc we wnioskowanym terminie.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, składa się do Dyrektora ITS w postaci elektronicznej na elektroniczną skrzynkę podawczą opatrzony kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym albo w postaci papierowej drogą pocztową albo osobiście w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie.

4. We wniosku, o którym mowa w ust. 2, osoba ubiegająca się o dopuszczenie do egzaminu wybiera jedną z form doręczania pism:

- 1) za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (Dz. U. z 2020 r. poz. 344);
- 2) w postaci papierowej drogą pocztową.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się kopię dowodu uiszczenia opłaty za egzamin kwalifikacyjny i kopię zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów.

6. Po otrzymaniu wniosku niekompletnego lub niewłaściwie wypełnionego Dyrektor ITS wzywa osobę, która złożyła wniosek, do usunięcia braków z jednoczesnym pouczeniem, że nieusunięcie tych braków w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania.

7. Osoba, która złożyła kompletny wniosek, otrzymuje zawiadomienie o terminie i miejscu przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego oraz adresie strony internetowej, na której Dyrektor ITS zamieszcza informację, o której mowa w § 11 ust. 3.

8. Osoba ubiegająca się o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego, która z ważnych odpowiednio udokumentowanych przyczyn nie przystąpiła do egzaminu w wyznaczonym terminie, może przystąpić do egzaminu w terminie późniejszym po pisemnym zgłoszeniu na egzamin kwalifikacyjny, nie później niż 14 dni przed terminem egzaminu albo wystąpić z wnioskiem o zwrot opłaty egzaminacyjnej.

§ 11. 1. Egzamin kwalifikacyjny jest przeprowadzany nie rzadziej niż co 6 miesięcy.

2. Egzamin kwalifikacyjny przeprowadza się, jeżeli do egzaminu zostało dopuszczonych co najmniej 10 osób.

3. Dyrektor ITS odwołuje egzamin kwalifikacyjny ze względu na brak wymaganej liczby osób dopuszczonych do egzaminu, co najmniej 3 dni przed wyznaczonym terminem egzaminu. Dyrektor ITS zamieszcza informację o odwołaniu egzaminu na stronie internetowej Instytutu Transportu Samochodowego oraz informuje zainteresowane osoby za pomocą środków komunikacji elektronicznej, o ile osoby te we wniosku o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego wybrały tę formę doręczania pism.

4. W przypadku odwołania egzaminu kwalifikacyjnego, na podstawie ust. 3, opłata egzaminacyjna podlega zaliczeniu na poczet egzaminu przeprowadzonego w późniejszym terminie albo jest zwracana osobie dopuszczonej do egzaminu, jeżeli ta wystąpi z wnioskiem o jej zwrot.

5. W przypadku nieprzystąpienia do egzaminu z przyczyn nieusprawiedliwionych opłata egzaminacyjna nie podlega zwrotowi.

6. Jeżeli osoba dopuszczona do egzaminu usprawiedliwi nieprzystąpienie do egzaminu w sposób przewidziany w przepisach o usprawiedliwianiu nieobecności w pracy, wniesiona opłata jest zwracana.

§ 12. 1. Egzamin kwalifikacyjny składa się z: części teoretycznej i praktycznej.

2. Egzamin kwalifikacyjny dla osób ubiegających się o uprawnienia diagnosty obejmuje:

- 1) część teoretyczną składającą się z:
 - a) części testowej:
 - testu jednokrotnego wyboru zawierającego trzydzieści pytań odnoszących się do tematyki części I programu szkolenia określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia,
 - testu jednokrotnego wyboru zawierającego po pięć pytań dla każdej z części II - V programu szkolenia określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia,
 - b) zadania otwartego w formie jednego pytania opisowego z zakresu programu szkolenia;
- 2) część praktyczną polegającą na:
 - a) przeprowadzeniu badania technicznego w zakresie określonym przez komisję egzaminacyjną,
 - b) wydaniu oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu,
 - c) wypełnieniu dokumentów stosowanych w przypadku badania technicznego, o którym mowa w lit. a.

3. Zakres badania technicznego do przeprowadzenia podczas części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego, o której mowa w ust. 2 pkt 2, określa komisja egzaminacyjna na podstawie programu szkolenia określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

4. Czas trwania egzaminu kwalifikacyjnego wynosi:

- 1) 60 minut – w przypadku testu w zakresie części I programu szkolenia określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 2) 15 minut - w przypadku testu dla każdej części II - V programów szkolenia określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 3) 30 minut - dla zadania otwartego w formie jednego pytania opisowego.

5. Podczas egzaminu kwalifikacyjnego komisja egzaminacyjna udostępnia uczestnikom egzaminu do wglądu dzienniki ustaw zawierające akty normatywne dotyczące tematyki egzaminu - po jednym komplecie dla każdej osoby uczestniczącej w egzaminie.

§ 13. 1. Część teoretyczną egzaminu kwalifikacyjnego przeprowadza się w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego, w wydzielonej sali, w warunkach umożliwiających osobom egzaminowanym samodzielną pracę.

2. Osoba zakwalifikowana na egzamin kwalifikacyjny powinna zgłosić się 15 minut przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia egzaminu w miejscu przeprowadzenia egzaminu.

3. Przed wejściem na salę egzaminacyjną osoba egzaminowana okazuje dowód tożsamości i własnoręcznym podpisem potwierdza na liście obecności udział w egzaminie.

4. Przed rozpoczęciem egzaminu kwalifikacyjnego osoby egzaminowane są informowane o:

- 1) warunkach organizacyjnych egzaminu;
- 2) sposobie i kolejności wypełniania arkusza odpowiedzi;
- 3) czasie trwania poszczególnych części egzaminu;
- 4) zasadach dokonywania oceny udzielonych odpowiedzi;
- 5) terminie ogłoszenia wyników.

§ 14. 1. Podczas egzaminu kwalifikacyjnego nie dopuszcza się do korzystania z pomocy innych osób, urządzeń elektronicznych i środków łączności elektronicznej, posługiwania się materiałami pomocniczymi innymi niż określone w § 12 ust. 5 lub w inny sposób zakłócania przebiegu egzaminu.

2. W przypadku nieprzestrzegania wymagań, o których mowa w ust. 1, komisja egzaminacyjna przerywa egzamin dla danej osoby i wzywa ją do opuszczenia sali, bez prawa do zwrotu opłaty wniesionej za egzamin. W takim przypadku osoba egzaminowana uzyskuje wynik negatywny z egzaminu kwalifikacyjnego. Wynik negatywny oraz powód przerwania egzaminu zostają wpisane do protokołu egzaminacyjnego.

3. Podczas egzaminu kwalifikacyjnego osoba egzaminowana nie powinna opuszczać sali egzaminacyjnej. W uzasadnionym przypadku jest możliwe wyrażenie zgody przez przewodniczącego komisji na opuszczenie sali po zdeponowaniu pracy pisemnej i zapewnieniu warunków wykluczających możliwość skorzystania z niedozwolonej pomocy. Samowolne opuszczenie sali jest równoznaczne z zakończeniem tej części egzaminu kwalifikacyjnego.

4. Osoba egzaminowana otrzymuje testy egzaminacyjne i zadanie otwarte, a także arkusz odpowiedzi z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, zgodny ze wzorem określonym w załączniku nr 6 do rozporządzenia, opatrzone pieczęcią komisji egzaminacyjnej.

§ 15. 1. Do części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego dopuszcza się wyłącznie osobę, która uzyskała pozytywny wynik z części teoretycznej tego egzaminu, jeżeli od dnia uzyskania tego wyniku nie upłynął okres dłuższy niż 6 miesięcy.

2. Wyniki z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego są ogłaszane w dniu i miejscu przeprowadzenia egzaminu, niezwłocznie po sprawdzeniu pisemnych prac egzaminacyjnych.

3. Zawiadomienie o terminie przeprowadzenia części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego oraz jej wyniku Dyrektor ITS wydaje z urzędu w terminie 14 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego i przesyła osobie, która uczestniczyła w egzaminie.

§ 16. 1. Część praktyczna egzaminu kwalifikacyjnego jest przeprowadzana, w terminie wyznaczonym przez Dyrektora ITS, we wskazanej przez Dyrektora ITS stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy lub innego podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów, z którym Dyrektor ITS zawarł umowę cywilnoprawną.

2. Przed rozpoczęciem części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego osoba przystępująca do egzaminu okazuje dowód tożsamości i własnoręcznym podpisem potwierdza na liście obecności udział w egzaminie.

3. Po przeprowadzeniu części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego komisja egzaminacyjna sporządza arkusz egzaminacyjny z części praktycznej egzaminu dla osób ubiegających się o uprawnienia diagnostów, według wzoru określonego w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

§ 17. 1. Komisja egzaminacyjna składa się z przewodniczącego wyznaczanego przez ministra właściwego do spraw transportu spośród osób zatrudnionych w komórce właściwej do spraw transportu urzędu obsługującego tego ministra, posiadającego ukończone studia drugiego stopnia lub jednolite studia magisterskie i co najmniej 5-letni staż pracy w administracji publicznej na stanowisku związanym z transportem drogowym oraz dwóch członków wyznaczanych przez Dyrektora ITS, przy którym działa komisja egzaminacyjna, po jednym spośród osób zatrudnionych w tej jednostce oraz spośród przedstawicieli polskich organizacji działających na rzecz diagnostów.

2. Członkiem komisji egzaminacyjnej może być osoba posiadająca co najmniej:

- 1) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych i 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją – w przypadku osoby zatrudnionej w Instytucie Transportu Samochodowego, przy której działa komisja egzaminacyjna, albo
- 2) wykształcenie średnie branżowe albo średnie i 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją – w przypadku osób posiadających dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe w zawodzie technik pojazdów samochodowych – w przypadku przedstawiciela polskiej organizacji działającej na rzecz diagnostów.

3. Listę osób, które mogą być:

- 1) przewodniczącym komisji – ustala minister właściwy do spraw transportu;
- 2) członkiem komisji – ustala Dyrektor ITS, przy którym działa komisja egzaminacyjna.

4. Na podstawie list, o których mowa w ust. 3, zawierających imiona i nazwiska osób, które mogą pełnić funkcję przewodniczącego lub członka komisji, Dyrektor ITS, przy której działa komisja egzaminacyjna, ustala każdorazowo skład komisji egzaminacyjnej.

5. Polskie organizacje działające na rzecz diagnostów zgłaszają swoich przedstawicieli do Dyrektora ITS, przy której działa komisja egzaminacyjna, raz w roku, w terminie do dnia 30 września.

6. Każda z organizacji, o których mowa w ust. 5, zgłasza nie więcej niż dwóch przedstawicieli na członków komisji egzaminacyjnej.

7. Wszelkie kwestie związane z egzaminem, w trakcie jego przebiegu, rozstrzyga przewodniczący komisji egzaminacyjnej.

8. Przez cały czas trwania egzaminu kwalifikacyjnego na sali egzaminacyjnej powinny przebywać co najmniej dwie osoby wchodzące w skład komisji egzaminacyjnej.

§ 18. 1. Część teoretyczną egzaminu kwalifikacyjnego uważa się za zaliczoną w przypadku uzyskania:

- 1) co najmniej 80% prawidłowych odpowiedzi na pytania testowe z części I programu szkolenia określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 2) co najmniej 80% prawidłowych odpowiedzi na pytania testowe z każdej części II – V programów szkolenia określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 3) pozytywnej oceny odpowiedzi udzielonej na pytanie opisowe.

2. Część praktyczną egzaminu kwalifikacyjnego uważa się za zaliczoną w przypadku wykazania się praktyczną umiejętnością prawidłowego wykonania badania technicznego w zakresie określonym przez komisję egzaminacyjną, wydania prawidłowej oceny z zakresu

stanu technicznego badanego pojazdu oraz poprawnego wypełnienia dokumentów stosowanych w przypadku tego badania.

3. Po przeprowadzeniu egzaminu kwalifikacyjnego obejmującego odpowiednio część teoretyczną lub praktyczną jest sporządzany protokół przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego. Wzór protokołu przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

4. Jeżeli osoba ubiegająca się o uprawnienie diagnosty, w ramach egzaminu kwalifikacyjnego uzyskała pozytywny wynik z części I, a jednocześnie nie uzyskała wyniku pozytywnego z jakiegokolwiek części od II do V lub pytania opisowego, może przystąpić ponownie do części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie wszystkich niezaliczonych części lub odpowiednio pytania opisowego po uiszczeniu opłaty, o której mowa w § 19 ust. 2 pkt 1 lub 2. Osoba ta może przystąpić do niezaliczonej części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, jeżeli od dnia uzyskania pozytywnego wyniku z części I, nie upłynął okres dłuższy niż 6 miesięcy. Przepisy § 10 ust. 2 – 8 stosuje się odpowiednio.

6. Jeżeli uczestnik egzaminu kwalifikacyjnego nie uzyska pozytywnego wyniku z części praktycznej egzaminu, może przystąpić ponownie do egzaminu z tej części, w terminie o którym mowa § 15 ust. 1, po uiszczeniu opłaty, o której mowa odpowiednio w § 19 ust. 2 pkt 3. Przepisy § 10 ust. 2 – 8 stosuje się odpowiednio.

§ 19. 1. Wysokość opłaty za egzamin kwalifikacyjny dla osób ubiegających się o uprawnienia diagnosty wynosi 270 zł.

2. Wysokość opłaty za ponowne przeprowadzenie:

- 1) części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, w zakresie niezaliczonej części od II do V – wynosi 130 zł za każdą część,
 - 2) części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, w zakresie zadania otwartego – wynosi 130 zł,
 - 3) części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego – wynosi 130 zł
- przy czym suma opłat, o których mowa w pkt 1 – 3, nie może być wyższa niż 270 zł.

§ 20. 1. Dyrektor ITS w terminie 14 dni od dnia przeprowadzenia części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego:

- 1) wydaje z urzędu i przesyła na adres wskazany we wniosku o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego zaświadczenie potwierdzające zdanie egzaminu;
- 2) sporządza i przesyła na adres wskazany we wniosku o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego pismo informujące o wynikach z poszczególnych części egzaminu –

w przypadku uzyskania negatywnego wyniku z przeprowadzonego egzaminu kwalifikacyjnego.

2. Wzór zaświadczenia potwierdzającego zdanie egzaminu kwalifikacyjnego określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.

3. W terminie 7 dni od dnia przeprowadzenia części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego osoba egzaminowana może zwrócić się do Dyrektora ITS z wnioskiem o udostępnienie do wglądu pracy egzaminacyjnej, a także o dokonanie jej ponownej oceny przez inną niezależną komisję egzaminacyjną powołaną przez Dyrektora ITS.

4. Ponownej oceny części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego dokonuje się w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku o dokonanie tej oceny. Przepis ust. 1 pkt 2 stosuje się odpowiednio.

5. W przypadku złożenia wniosku o ponowną ocenę pracy, ponowny wniosek o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego Dyrektor ITS rozpatruje po upływie terminu, o którym mowa w ust. 3.

6. Jeżeli w wyniku ponownej oceny osoba egzaminowana uzyskała pozytywny wynik z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, może przystąpić do części praktycznej egzaminu. Osoba egzaminowana może przystąpić do części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego, jeżeli od dnia uzyskania pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, nie upłynął okres dłuższy niż 6 miesięcy. Przepis § 10 ust. 2 – 8 stosuje się odpowiednio.

§ 21. Pozytywny wynik egzaminu kwalifikacyjnego stanowi podstawę do ubiegania się o uzyskanie świadectwa kompetencji diagnosty.

§ 22. 1 Seminarium dla wykładowców, przeprowadza Dyrektor ITS w siedzibie Instytutu Transportu Samochodowego albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w siedzibie Transportowego Dozoru Technicznego lub Oddziałach Terenowych Transportowego Dozoru Technicznego, spełniającej wymagania, o których mowa w § 3 pkt 2.

2. Termin seminariów, o których mowa w ust. 1, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego i Dyrektor ITS zamieszczają na stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego i Instytutu Transportu Samochodowego. Komunikat w sprawie wyznaczenia terminu i miejsca, w którym zostaną przeprowadzone seminarium, o których mowa w ust. 1, zamieszcza się nie później niż 30 dni przed wyznaczonym terminem seminarium.

3. Za udział w seminarium, o którym mowa w ust. 1, pobiera się opłatę w wysokości 250 zł.

4. Seminarium, o których mowa w ust. 1, odbywają się w formie wykładów lub warsztatów i obejmują swoim zakresem szczegółową analizę najnowszych przepisów dotyczących badań technicznych pojazdów, nowych rozwiązań technicznych w zakresie konstrukcji technicznych pojazdów, bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

5. Uczestnictwo w seminarium, o którym mowa w ust. 1, potwierdzone jest zaświadczeniem Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego albo Dyrektora ITS. Wzór zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w seminariach określa załącznik nr 12 do rozporządzenia.

§ 23. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz. 1836 oraz z 2020 r. poz. 899), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, na podstawie art. 25 pkt 1 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

Załącznik nr 1

WZÓR

Data założenia

.....
(pieczęć ośrodka szkolenia diagnostów)

KSIĄŻKA EWIDENCJI OSÓB SZKOLONYCH nr ¹⁾

Poz.	Imię	Nazwisko	Nr PESEL / data urodzenia ²⁾	Data rozpoczęcia szkolenia	Zakres szkolenia ³⁾	Data zakończenia szkolenia	Nr zaświadczenia	Data wydania zaświadczenia
1								
2								
3								
4								

.....
(imię, nazwisko i podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy prowadzącego
ośrodek szkolenia diagnostów)

¹⁾ Wpisać kolejny numer zakładanej książki łamany przez rok jej założenia.

²⁾ Datę urodzenia można wpisać tylko osobom nieposiadającym nr PESEL.

³⁾ Wpisać I, II, III, IV, V lub VI odpowiednio do zakresu szkolenia zgodnie z częściami programu szkolenia (załącznik 4) lub słowo „warsztaty” w przypadku warsztatów doskonalenia zawodowego.

PROGRAM SZKOLENIA

Część I – szkolenie podstawowe dotyczące przeprowadzania okresowych badań technicznych pojazdów w zakresie sprawdzenia oraz oceny prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska

1) Zakres szkolenia

Słuchacze kursu powinni być zapoznani z zakresem badań, oceny i ze sposobami pomiarów, metodami kontroli, urządzeniami i przyrządami do:

- a) przeprowadzania badań technicznych pojazdu, w tym także pojazdu o napędzie elektrycznym i hybrydowym, pojazdu zabytkowego, taksówki, pojazdu uprzywilejowanego, pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego,
- b) przeprowadzania dodatkowych badań technicznych w celu ustalenia danych pojazdu niezbędnych do jego rejestracji, sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy,
- c) przeprowadzenia badania technicznego pojazdu związanego z badaniem pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy za granicą;
- d) umieszczania nadanych cech identyfikacyjnych pojazdu.

W celu zapewnienia właściwej pracy kandydatów na diagnostów należy zapoznać ich z podstawowymi zasadami organizacji pracy stacji kontroli pojazdów, uprawnieniami i obowiązkami personelu oraz niezbędną dokumentacją.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność wyciągania wniosków z przeprowadzonych okresowych badań technicznych pojazdów i pomiarów i wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym pojazdów w zakresie dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego,
 - b) umiejętność prawidłowego wypełniania i prowadzenia dokumentacji obowiązującej przy badaniach technicznych w stacjach kontroli pojazdów,
 - c) umiejętność odnajdywania i odczytywania podstawowych informacji technicznych z dokumentów innych niż Rzeczpospolita Polska państw dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą oraz z tabliczek znamionowych pojazdu,
 - d) ogólną wiedzę o certyfikowanych urządzeniach i przyrządach pomiarowo – kontrolnych oraz zakresie ich stosowania i zakresie kontroli eksploatacyjnej.
- 3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	Razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Zasady BHP wynikające z obowiązujących przepisów	1	-	-	1

3	Szczegółowa analiza przepisów dotyczących systemu badań:	5	-	-	5
	- ustawa - Prawo o ruchu drogowym,				
	- akty wykonawcze wydane na podstawie ww. ustawy,				
	- wymagane wyposażenie stacji kontroli pojazdów				
4	Organizacja stacji kontroli pojazdów, ogólny przedmiot i zakres okresowego badania technicznego pojazdu	1	-	-	1
5	Identyfikacja pojazdu, zasady wypełniania dokumentów. Zasady umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych oraz wykonywania i umieszczania tabliczek zastępczych. Umiejętność odczytywania danych technicznych pojazdu tabliczek znamionowych, numerów nadwozia, kodów silnika, oznakowania ogumienia	3	-	-	3
6	Kontrola stanu technicznego ogumienia, tarcz kół, układu kierowniczego, podwozia (zawieszenia) oraz nadwozia	3	4	1	8
7	Kontrola stanu technicznego układów hamulcowych: - roboczego, - postojowego (awaryjnego), - badanie skuteczności	2	5	1	8
8	Kontrola i ocena prawidłowości działania świateł: - do jazdy dziennej, - mijania, - drogowych, - przeciwmgławowych, - cofania. Zasady kontroli prawidłowości ustawienia świateł	2	2	1	5

9	Kontrola prawidłowości działania świateł sygnalizacyjnych oraz pozostałego osprzętu elektrycznego	2	2	1	5
10	Kontrola i ocena działania elektrycznych układów napędowych w pojazdach elektrycznych i hybrydowych	2	1	-	3
11	Kontrola i ocena działania elementów związanych z ochroną środowiska: - emisja spalin, - hałas	2	5	1	8
12	Badanie dodatkowe taksówki, pojazdu uprzywilejowanego, pojazdu przystosowanego do nauki jazdy, do przeprowadzania egzaminu państwowego, w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy	1	-	-	1
13	Badanie pojazdu zabytkowego	1	-	-	1
14	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części teoretycznej i praktycznej	-	-	2	2
15	Wypełnianie dokumentu identyfikacyjnego pojazdu, podstawowe słownictwo techniczne w języku angielskim, niemieckim, francuskim	-	1	-	1
16	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia i analizujący popełniane przez osoby szkolone błędy, pokazy	1	1	-	2
RAZEM		27	21	7	55

4) Założenia planu nauczania

a) do lp. 1

Wykład przewidziany jako element porządkowy służący poinformowaniu słuchaczy o sprawach organizacyjnych, informacje o sposobie prowadzenia zajęć, przekazanie materiałów pomocniczych, informacje o zasadach i formie egzaminu końcowego.

b) do lp. 2

Zasady bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przepisy przeciwpożarowe obowiązujące na terenie stacji kontroli pojazdów oraz w trakcie wykonywania pomiarów i badań. Omówienie szkodliwego wpływu toksycznych składników spalin na człowieka.

c) do lp. 3

Organizacja stacji kontroli pojazdów. Lokalizacja stacji kontroli pojazdów i organizacja stanowisk kontrolnych. Obowiązki i uprawnienia podstawowych stacji kontroli pojazdów oraz okręgowych stacji kontroli pojazdów. Uzyskiwanie i cofanie uprawnień dla diagnostów przeprowadzających badania techniczne oraz przedsiębiorców i innych podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów. Obowiązująca dokumentacja i wyposażenie stacji kontroli pojazdów. Zasady ustalania wyniku badania i tryb postępowania w przypadkach wątpliwych (dopuszczenie warunkowe, zatrzymanie dowodu rejestracyjnego itp.).

- d) do lp. 4
Omówienie celu badań okresowych, ich przedmiotu i zakresu rodzajów badań dodatkowych, które można wykonać w ramach badania okresowego, prawidłowej kolejności postępowania, organizacji systemu badań na terenie stacji kontroli pojazdów.
- e) do lp. 5
Zasady identyfikacji pojazdu, tj. numeru VIN albo numeru nadwozia, podwozia lub ramy, numeru rejestracyjnego. Informacje zawarte na tabliczce znamionowej, nazwa handlowa i kategoria homologacyjna, marka, typ i model. Zasady dokonywania wpisów do: dowodu rejestracyjnego, zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, rejestru badań technicznych. Zasady umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych oraz wykonywania i umieszczania tabliczek znamionowych zastępczych.
- f) do lp. 6
Metody i kryteria oględzin stanu technicznego i prawidłowości ogumienia, stanu tarcz kół i ich mocowania oraz kontrola realizacji przepisów prawnych dotyczących dopuszczenia do zamontowania w pojeździe tarcz kół. Metody oceny stanu technicznego układu kierowniczego: pomiar ruchu jałowego koła kierownicy, ocena luzów w łożyskach kół i połączeniach układu kierowniczego oraz mechanizmie kierowniczym. Metody pomiaru zbieżności kół przednich oraz metody ogólnej oceny ustawienia kół urządzeniami najazdowymi. Kryteria oceny organoleptycznej nadwozia oraz elementów ramy wymagających szczególnej kontroli. Kryteria oceny prawidłowości i stanu technicznego elementów wyposażenia podwozia i nadwozia pojazdu (np. zbiornik paliwa, przewody) oraz urządzeń sprzęgowo - zaczepowych. Wymagania i kryteria oceny prawidłowości i stanu technicznego zderzaków oraz elementów zabezpieczających przed wjechaniem pod samochód.
- g) do lp. 7
Wymagania techniczne poszczególnych układów hamulcowych (roboczy, awaryjny i postojowy), w jakie powinien być wyposażony pojazd. Metody oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe do oceny skuteczności działania hamulców. Technologia oceny skuteczności i równomierności działania hamulców na urządzeniach rolkowych lub płytowych. Podstawowe zasady oceny pneumatycznych układów hamulcowych. Zasady badania skuteczności hamowania za pomocą opóźnieniomierza.
- h) do lp. 8
Ocena prawidłowości rodzaju, rozmieszczenia i działania świateł zewnętrznych oświetleniowych pojazdów samochodowych. Metody kontroli prawidłowości działania świateł do jazdy dziennej, mijania, drogowych, przeciwmgławych. Zasady działania i używania świateł cofania, roboczych, kierunkowych (tzw. szperaczy). Pomiar ustawienia świateł oraz światłości świateł drogowych. Zasada działania korektorów świateł mijania.
- i) do lp. 9
Kontrola i ocena techniczna świateł sygnalizacyjnych oraz świateł pojazdów uprzywilejowanych i taksówek. Ocena kompletności i prawidłowości działania osprzętu elektrycznego pojazdu, w szczególności akumulatora, przewodów, wycieraczek, sygnału dźwiękowego, lampek kontrolnych, złącza elektrycznego przyczepy.
- j) do lp. 10

Kontrola i ocena techniczna stanu gniazd zasilających, przewodów elektrycznych silników napędowych, kanałów wentylacyjnych i układów chłodzących, obudów akumulatorów trakcyjnych.

- k) do lp. 11
Obowiązujące przepisy, metody i wyposażenie do kontroli emisji spalin silników z zapłonem iskrowym i samoczynnym. Metoda, technologia kontroli i wyposażenie do pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego pojazdu.
- l) do lp. 12
Omówienie dodatkowych warunków technicznych pojazdów przeznaczonych do zarobkowego przewozu osób lub rzeczy. Omówienie dodatkowych warunków technicznych pojazdów uprzywilejowanych oraz pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i pojazdów do przeprowadzania egzaminu państwowego. Omówienie dodatkowych warunków technicznych pojazdu przystosowanego do ciągnięcia przyczepy.
- m) do lp. 13
Omówienie wymagań technicznych pojazdów zabytkowych i zasad sprawdzania pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi.
- n) do lp. 14
Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.
- o) do lp. 16
Zasady wypełniania dokumentu identyfikacyjnego w przypadku różnych rodzajów pojazdów. Przypadki, w których dokumentu nie wypełnia się w całości.
- p) do lp. 16
Omówienie wyników szkolenia. Analiza typowych błędów popełnianych w czasie kontroli.

Część II – szkolenie specjalistyczne w zakresie badania technicznego autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h

- 1) Zakres szkolenia
Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy z przedmiotem i kryteriami oceny autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h.
- 2) Wymagane efekty szkolenia
Absolwent szkolenia powinien posiadać:
 - a) umiejętność samodzielnego wyciągania wniosków z przeprowadzonych badań i oględzin i wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym autobusu w zakresie możliwości dopuszczania ich do ruchu na drogach publicznych z dopuszczalną prędkością 100 km/h,
 - b) umiejętność wypełnienia i prowadzenia dokumentacji obowiązującej w przypadku tego rodzaju badań technicznych autobusów.
- 3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	Razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Zasady i kryteria oceny dodatkowej układów hamulcowych, budowa i zasada działania urządzenia przeciwblokującego (ABS) oraz zwalniacza	1	-	-	1
3	Budowa i zasada działania ogranicznika prędkości	1	-	-	1
4	Zasady oceny technicznej siedzeń oraz pasów bezpieczeństwa	1	-	-	1
5	Szczegółowa analiza przepisów dotyczących zakresu i sposobu przeprowadzania badania i sposobu wypełniania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu	2	1	-	3
6	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części teoretycznej i praktycznej	-	-	1	1
7	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia	1	-	-	1
RAZEM		7	1	1	9

4) Założenia planu nauczania

a) do lp. 1

Wykład przewidziany jako element porządkowy służący poinformowaniu słuchaczy o sprawach organizacyjnych, informacja o sposobie prowadzenia zajęć, przekazanie materiałów pomocniczych.

b) do lp. 2

Omówienie metod i kryteriów oceny dodatkowej układów hamulcowych. Zasada działania urządzenia przeciwblokującego (ABS), zwalniacza i możliwość kontroli prawidłowości ich działania w warunkach stacji kontroli pojazdów.

c) do lp. 3

Omówienie szczegółów budowy i zasady działania ogranicznika prędkości, cel stosowania.

d) do lp. 4

Omówienie wymagań technicznych siedzeń oraz pasów bezpieczeństwa.

- e) do lp. 5
Kolejność postępowania podczas oględzin autobusu. Zasady wypełniania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu dotyczącego różnych typów autobusów.
- f) do lp. 6
Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.
- g) do lp. 7
Omówienie wyników szkolenia.

Część III – szkolenie specjalistyczne w zakresie przeprowadzania badania technicznego pojazdu przeznaczonego do przewozu towarów niebezpiecznych

1) Zakres szkolenia

Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy z aktami prawnymi regulującymi wymagania techniczne i wyposażenie pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność samodzielnego przeprowadzania okresowych i dodatkowych badań technicznych oraz samodzielnego wyciągania wniosków z przeprowadzonych badań, wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych,
 - b) umiejętność wypełniania i prowadzenia dokumentacji obowiązującej w przypadku badań technicznych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych.
- 3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno –praktyczne	sprawdzenie wiadomości	Razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Podstawowe pojęcia i definicje dotyczące towarów niebezpiecznych i pojazdów przeznaczonych do ich przewozu. Obowiązujące akty prawne	3	-	-	3
3	Wymagania dotyczące pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych, które podlegają dodatkowym badaniom technicznym, pojazdów typów FL, OX, AT, EX/II, EX/III oraz MEMU określonych w postanowieniach umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu	2	-	-	2

	drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. ((Dz. U. z 2021 r. poz. 874) wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób), oraz w przepisach o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych				
4	Wyposażenie dodatkowe wymagane w odniesieniu do poszczególnych rodzajów pojazdów	1	-	-	1
5	Oznakowanie pojazdów przewidzianych do przewozu towarów niebezpiecznych (tablice, nalepki ostrzegawcze)	1	-	-	1
6	Tok postępowania przygotowawczego przed właściwym badaniem: kolejność postępowania, zasady korzystania z aktów prawnych	1	1	-	2
7	Proces technologiczny i metody kontroli poszczególnych elementów pojazdów z punktu widzenia przystosowania pojazdu do przewozu towarów niebezpiecznych	-	1	-	1
8	Zasady wypełniania niezbędnych dokumentów	-	1	-	1
9	Ćwiczenia praktyczne z zakresu ustalania wymaganego zakresu badań i doboru kryteriów oceny dla wszystkich typów pojazdów podlegających dodatkowemu badaniu technicznemu (pojazdy typów FL, OX, AT, EX/II, EX/III oraz MEMU)	-	2	-	2
10	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części teoretycznej i praktycznej	-	-	1	1
11	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia i analizujący popełnione przez kursantów błędy	1	-	-	1
RAZEM		10	5	1	16

- 4) Założenia planu nauczania
a) do lp. 1

Wykład przewidziany jako element porządkowy służący poinformowaniu słuchaczy o sprawach organizacyjnych, informacje o sposobie prowadzenia zajęć, przekazanie materiałów pomocniczych, informacje o zasadach i formie egzaminu końcowego.

- b) do lp. 2
Omówienie podstawowych pojęć z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych. Omówienie aktów prawnych dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych, ze szczególnym uwzględnieniem wymagań związanych z konstrukcją i wyposażeniem pojazdów.
- c) do lp. 3
Omówienie przyjętych w przepisach rodzajów pojazdów przewidzianych do przewozu towarów niebezpiecznych i szczególnych wymagań konstrukcyjnych związanych z konkretnym przeznaczeniem pojazdu.
- d) do lp. 4
Omówienie dodatkowego wyposażenia pojazdu stosowanego w przypadku różnych towarów niebezpiecznych przewidzianych do przewożenia poszczególnymi rodzajami pojazdów.
- e) do lp. 5
Omówienie na przykładach różnych rodzajów tablic ostrzegawczych i nalepek oraz napisów wymaganych na poszczególnych pojazdach. Wyjaśnienie zasad ustalania treści kodów cyfrowych stosowanych na tablicach ostrzegawczych i przypadki ich wymagania.
- f) do lp. 6
Omówienie zasad ustalania kolejności działania w typowych przypadkach zgłaszanych przez użytkowników podczas badania pojazdów. Wyjaśnienie zasad dotyczących obowiązującego zakresu badania i obowiązujących wymagań technicznych. Omówienie typowych błędów występujących w praktyce.
- g) do lp. 7
Omówienie metod konkretnych badań poszczególnych elementów pojazdu zgodnie z przedstawionym przez wykładowcę procesem technologicznym. Dyskusja z uczestnikami szkolenia na temat wymagań dotyczących poszczególnych elementów konstrukcyjnych i wyposażenia.
- h) do lp. 8
Zasady wypełniania dokumentów dotyczących pojazdu przeznaczonego do przewozu towarów niebezpiecznych.
- i) do lp. 9
Przeprowadzenie ze słuchaczami wspólnych ćwiczeń symulowanego badania pojazdów typów FL, OX, AT, EX/II, EX/III oraz MEMU. Wspólne ćwiczenie ustalania zakresu badań i kryteriów oceny. Zaleca się grupy ćwiczeniowe, w których skład wchodzi od czterech do siedmiu osób.
- j) do lp. 10
Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.
- k) do lp. 11
Omówienie wyników szkolenia. Analiza typowych błędów popełnianych w czasie kontroli.

Część IV – szkolenie specjalistyczne w zakresie przeprowadzania badania technicznego pojazdu przystosowanego do zasilania gazem

1) Zakres szkolenia

Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy kursu z kryteriami oceny pojazdów przystosowanych do zasilania gazem LPG, CNG, LNG, z techniką dokonywania badań instalacji gazowych, zasadami wyciągania ostatecznych wniosków z badania.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność samodzielnego przeprowadzania badań technicznych instalacji zasilania gazem w pojazdach z zamontowaną instalacją przez upoważnione podmioty oraz wyciągania wniosków z przeprowadzonych badań i wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym tych pojazdów,
 - b) umiejętność wypełniania i prowadzenia dokumentacji obowiązującej w przypadku badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem.
- 3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		Teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	Razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i organizację kursu	1	-	-	1
2	Podstawowe informacje o paliwie gazowym LPG, CNG, LNG: – właściwości fizyczne i chemiczne, – właściwości silników spalinowych zasilanych gazem	1	-	-	1
3	Przepisy BHP oraz ppoż. obowiązujące podczas badań urządzeń zasilanych gazem, organizacja stanowiska do kontroli pojazdów zasilanych gazem	1	-	-	1
4	Szczegółowa analiza przepisów dotyczących pojazdów przystosowanych do zasilania gazem	3	1	-	4
5	Identyfikacja elementów instalacji gazowej, zadania dozoru technicznego, cele homologacji	1	-	-	1
6	Budowa i zasada działania instalacji gazowej i jej elementów: – główne zespoły, – zawory,	1	-	-	1

	– pozostały osprzęt				
7	Zasady wykonywania badania technicznego pojazdu z instalacją gazową oraz metody oceny skuteczności działania tej instalacji	1	1	-	2
8	Badanie instalacji gazowej i zasady wypełniania wymaganych dokumentów	-	1	-	1
9	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części teoretycznej i praktycznej	-	-	1	1
10	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia i analizujący popełniane przez kursantów błędy	1	-	-	1
RAZEM		10	3	1	14

4) Założenia planu nauczania

a) do lp. 1

Wykład ma na celu poinformowanie słuchaczy o sprawach organizacyjnych, o sposobie prowadzenia zajęć, przekazywaniu materiałów pomocniczych, o zasadach i formie egzaminu końcowego.

b) do lp. 2

Omówienie podstawowych właściwości fizycznych i chemicznych gazów LPG, CNG, LNG, sposobów ich przechowywania, własności energetycznych, wpływu gazu na inne materiały, wpływu paliwa gazowego na pracę silników spalinyowych z układem zasilania gaźnikowym, wtryskowym sterowanym i niesterowanym sondą lambda, wydzielane spaliny, zasady dystrybucji gazów na terenie kraju.

c) do lp. 3

Szczegółowe omówienie zagrożeń pożarowych oraz problemów bezpieczeństwa i higieny pracy związanych z paliwami gazowymi. Zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych. Omówienie warunków technicznych i wyposażenia stanowiska do badań instalacji gazowej.

d) do lp. 4

Szczegółowa analiza przepisów obowiązujących aktów prawnych z niezbędnym komentarzem praktycznym. Powtórzenie, w trakcie zajęć praktycznych, przewidzianych w przepisach czynności kontrolnych, omówienie zasad współpracy z punktem napełniania gazem płynnym przy kontroli urządzenia (zaworu) ograniczającego stopień napełnienia.

e) do lp. 5

Omówienie zasad oznakowania zbiorników, reduktorów i pozostałych elementów instalacji. Omówienie przepisów i obowiązków dozoru technicznego, w szczególności w zakresie zbiorników i butli. Podstawowe cele i zadania homologacji na przykładzie regulaminów nr 67 i 110 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, stanowiących załączniki do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z.....).

f) do lp. 6

Na przykładzie schematu instalacji gazowej na gaz LPG, CNG, LNG omówienie zasad działania zbiorników, butli, zasad mocowania zbiorników, budowy i zasad działania różnych zaworów, zasad montażu przewodów, budowy i działania reduktorów, mikserów, instalacji elektrycznej układu zasilania gazem i jej działania.

- g) do lp. 7
Omówienie zasad wykonywania badania technicznego pojazdu z instalacją gazową oraz metod oceny skuteczności działania tej instalacji.
- h) do lp. 8
Omówienie metodyki postępowania w trakcie badania instalacji gazowej. W czasie zajęć praktycznych wykonanie badania instalacji gazowej z udziałem kursantów. Zasady uznawania stanu technicznego za niezadowalający.
- i) do lp. 9
Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.
- j) do lp. 10
Omówienie wyników szkolenia. Analiza typowych błędów popełnianych w czasie kontroli.

Część V – szkolenie specjalistyczne w zakresie przeprowadzania badania technicznego pojazdu:

- a) skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę albo na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, o ile pojazd wymaga specjalistycznego badania;
- b) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym,
- c) w którym dokonano naprawy wynikającej ze szkody istotnej.

1) Zakres szkolenia

Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy z przedmiotem i kryteriami oceny pojazdów zgłoszonych do rejestracji, a uszkodzonych w wypadku drogowym, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym, w którym dokonano naprawy wynikającej ze szkody istotnej, postępowaniem w przypadkach wątpliwych oraz zasadami określenia ostatecznego wniosku z badania technicznego.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność samodzielnego wyciągania wniosków z przeprowadzonych badań i pomiarów pojazdów i wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym pojazdów w zakresie możliwości dopuszczania do ruchu na drogach publicznych,
 - b) umiejętność wypełnienia i prowadzenia dokumentacji obowiązującej przy tego rodzaju badaniach technicznych pojazdów,
 - c) umiejętność prowadzenia specjalistycznych pomiarów i dokonywania samodzielných ocen uzasadniających wykonanie dodatkowych opinii rzeczoznawców samochodowych lub innej specjalności, umiejętność odnajdywania i odczytywania podstawowych informacji technicznych dotyczących dokumentów innych niż Rzeczpospolita Polska państw dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą oraz z tabliczki znamionowej.
- 3) Plan nauczania

		Liczba godzin lekcyjnych

Lp.	Treść tematu	teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Przedmiot i zakres badań dodatkowych, rodzaje badań	4	-	-	4
3	Zasady i kryteria oceny dodatkowej układów hamulcowych	1	1	-	2
4	Zasady i kryteria oceny dodatkowej układu kierowniczego, zawieszenia i kół	1	1	-	2
5	Pomiary ustawienia kół i osi, pomiary sprawności amortyzatorów	1	2	-	3
6	Zasady i kryteria oceny dodatkowej stanu technicznego nadwozia, ramy	2	2	-	4
7	Badanie i zasady opisu zmian pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów. Pojęcie dopuszczalnej masy całkowitej, dopuszczalnych nacisków osi	2	1	-	3
8	Cel i zadania opinii rzeczoznawcy, przykłady	1	-	-	1
9	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części teoretycznej i praktycznej	-	-	1	1
10	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia i analizujący popełniane przez kursantów błędy	1	-	-	1
RAZEM		14	7	1	22

4) Założenia planu nauczania

a) do lp. 1

Wykład przewidziany jako element porządkowy służący poinformowaniu słuchaczy o sprawach organizacyjnych, informacje o sposobie prowadzenia zajęć, przekazanie materiałów pomocniczych, informacje o zasadach i formie egzaminu końcowego.

b) do lp. 2

Omówienie celu badań dodatkowych, ich przedmiotu i zakresu, rodzajów badań, prawidłowej kolejności postępowania, organizacji systemu badań na terenie stacji kontroli pojazdów.

- c) do lp. 3
Omówienie metod i kryteriów oceny dodatkowej układów hamulcowych. Zasada działania i kryterium oceny systemu ABS. Zasada działania korektorów hamulcowych i możliwość kontroli prawidłowości ich działania. Zasady kontroli dodatkowej pneumatycznych układów hamulcowych.
- d) do lp. 4
Metody i kryteria oceny stanu technicznego, mocowania i działania układu kierowniczego i układu wspomagania, zawieszenia, mocowania kół itp.
- e) do lp. 5
Omówienie teoretycznych podstaw geometrii kół i osi, zasady prawidłowego pomiaru geometrii kół, znaczenie technicznej sprawności amortyzatorów dla prawidłowego prowadzenia pojazdu. Praktyczne pomiary na przykładzie pojazdu samochodowego.
- f) do lp. 6
Przypadki uzasadniające oględziny i badania głównych węzłów nadwozia lub ramy. Proste metody pomiarów nadwozia i ramy. Technika kontroli prawidłowości działania korektorów świateł mijania.
- g) do lp. 7
Zadania badania pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmiany przeznaczenia itd. Prawidłowy sposób wypełniania dokumentacji na przykładzie różnych pojazdów.
- h) do lp. 8

Podstawowe zasady techniki samochodowej. Współpraca z rzeczoznawcami różnych specjalności, przypadki uzasadniające opinię.
- h) do lp. 9
Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.
- i) do lp. 10
Omówienie wyników szkolenia. Analiza typowych błędów popełnianych w czasie kontroli.

Część VI – warsztaty doskonalenia zawodowego:

- 1) Zakres szkolenia
Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy z bieżącymi zmianami przepisów dotyczących badań technicznych, nowymi technologiami badania pojazdów, najnowszymi rozwiązaniami technicznymi w zakresie wyposażenia pojazdów w urządzenia podwyższające bezpieczeństwo jazdy i ochronę środowiska.
- 2) Wymagane efekty szkolenia
Absolwent szkolenia powinien poznać najnowsze zmiany przepisów w zakresie warunków technicznych, badań technicznych pojazdów oraz potrafić je odpowiednio stosować i interpretować.
- 3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno-praktyczne	sprawdzenie wiadomości	razem
1	2	3	4	5	6

1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Szczegółowa analiza najnowszych przepisów dotyczących badań pojazdów: ustawy, rozporządzenia	3	1	-	4
3	Nowe rozwiązania techniczne w konstrukcji pojazdów, podwyższające bezpieczeństwo jazdy i ochronę środowiska	2	-	-	2
4	Szczegółowa analiza wybranych przepisów dotyczących przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych	3	-	-	3
5	Nowe technologie badania stanu technicznego zespołów i układów pojazdów mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy i ochronę środowiska	1	-	-	1
6	Omówienie najczęściej pojawiających się problemów i błędów spotykanych w trakcie przeprowadzania badań technicznych	2	1	-	3
7	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia	1	-	-	1
	RAZEM:	12	2	-	14

4) założenia planu nauczania

Do lp. 1

Wykład ma na celu poinformowanie słuchaczy o sprawach organizacyjnych, o sposobie prowadzenia zajęć, przekazywaniu szkoleniowych materiałów pomocniczych.

Do lp. 2

Omówienie bieżących zmian przepisów związanych z problematyką badań technicznych pojazdów. Szczegółowa analiza przepisów z praktycznymi przykładami zastosowania w działalności stacji kontroli pojazdów.

Do lp. 3

Najnowsze konstrukcje podwyższające bezpieczeństwo jazdy zastosowane w aktualnie produkowanych pojazdach. Możliwe do zastosowania sposoby oceny stanu technicznego pojazdu.

Do lp. 4

Szczegółowa analiza wybranych zapisów obowiązujących przepisów z którymi diagności mają najwięcej trudności w bieżącej działalności.

Do lp. 5

Prezentacja najnowszych osiągnięć technicznych w zakresie przeprowadzania diagnostyki bezpieczeństwa jazdy oraz ochrony środowiska.

Do lp. 6

Omówienie najczęściej popełnianych błędów związanych z przeprowadzeniem badań technicznych pojazdów.

Do lp. 7

Omówienie wyników szkolenia.

WZÓR
ZAŚWIADCZENIE NR
(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
(pieczęć ośrodka szkolenia diagnostów)

o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów

Pan(i)

numer PESEL

urodzony(na) dnia ¹⁾

ukończył(a) szkolenie w zakresie²⁾

.....

.....

w okresie od dnia do dnia

Szkolenie odbyło się według programu ustalonego w części³⁾ załącznika nr 8 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, wymagań dla ośrodków szkolenia diagnostów oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych (Dz. U.).

Data wydania zaświadczenia:

.....

(imię, nazwisko i podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów)

¹⁾ Datę urodzenia można wpisać tylko osobom nieposiadającym nr PESEL. W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, który wydał ten dokument.

WZÓR
ZASWIADCZENIE NR
(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
(pieczęć ośrodka szkolenia diagnostów)

**o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego/dodatkowych warsztatów doskonalenia
zawodowego***

Pan(i)

numer PESEL

urodzony(na) dnia ¹⁾

nr ewidencyjny diagnosty²⁾

ukończył(a) szkolenie w zakresie²⁾

.....
.....

w okresie od dnia do dnia

Szkolenie odbyło się według programu ustalonego w części³⁾ załącznika nr 8
do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie szkolenia i egzaminowania
kandydatów na diagnostów, wymagań dla ośrodków szkolenia diagnostów oraz wzorów dokumentów i
opłat z tym związanych (Dz. U.).

Data wydania zaświadczenia:

.....
(imię, nazwisko i podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek
szkolenia diagnostów)

* – niepotrzebne skreślić

¹⁾ Datę urodzenia można wpisać tylko osobom nieposiadającym nr PESEL. W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument.

²⁾ Należy wpisać właściwe tytuły części programu szkolenia.

³⁾ Należy wpisać odpowiedni numer części programu szkolenia.

WZÓR WNIOSKU
O DOPUSZCZENIE DO EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO

.....
(miejscowość i data)

Wnioskodawca:

.....
(imię i nazwisko)

.....
(adres)

.....
(numer PESEL^{*)})

.....
(tel. kontaktowy, e-mail)

WNIOSEK O DOPUSZCZENIE DO **)
egzaminu kwalifikacyjnego ☐
części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego z zakresu części: II ☐, **III** ☐, **IV** ☐, **V** ☐
zadania otwartego ☐
części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego ☐

W celu stwierdzenia spełnienia wymagań określonych w art. 86o ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U.) wnoszę o przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego dla **):

- ☐ osoby ubiegającej się o uprawnienie diagnosty
- ☐ diagnosty uzupełniającego uprawnienia

do wykonywania ***):

- 1) okresowych badań technicznych pojazdów, w tym także pojazdów o napędzie elektrycznym i hybrydowym, zabytkowego, taksówki, pojazdu uprzywilejowanego, pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego, przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy, ciągników rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów, dodatkowych badań technicznych pojazdów skierowanych przez starostę w celu ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji;

- 2) badań technicznych autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h;
- 3) badań technicznych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych;
- 4) badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem;
- 5) badań technicznych pojazdów skierowanych przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę lub właściciela pojazdu oraz w którym dokonano naprawy wynikającej ze szkody istotnej, które wymagają dodatkowego badania technicznego.

Zgodnie z komunikatem Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w sprawie wyznaczenia terminu i miejsca przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego, zamieszczoną na stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego, zgłaszam udział w egzaminie, który odbędzie się dnia
w

Wyrażam zgodę na przetwarzanie danych osobowych, zgodnie z art. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L119 z 04.05.2016 r., str. 1).

Jednocześnie wnoszę o doręczanie pism w postaci**):

- ☐ elektronicznej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego służącego do obsługi doręczeń,
- ☐ papierowej drogą pocztową.

.....
(podpis wnioskodawcy****)

*) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument.

**) Właściwe zaznaczyć.

***) Wymienia się tylko wnioskowane rodzaje badań.

****) W przypadku wniosku składanego w postaci elektronicznej powinien on być opatrzony bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu lub podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.

WZÓR ARKUSZA ODPOWIEDZI Z CZĘŚCI TEORETYCZNEJ (PISEMNEJ)
EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO

ARKUSZ ODPOWIEDZI Z CZĘŚCI TEORETYCZNEJ EGZAMINU
KWALIFIKACYJNEGO

(miejscowość, data)

I. Dane personalne:

1. Nazwisko

2. Imię

3. Nr PESEL *)

II. Przystępuje do części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie części:

I, II, III, IV, V, zadania otwartego **)

Nr pytania	Odpowiedzi z testu część I szkolenia			Nr pytania	Odpowiedzi z testu część II szkolenia			Zadanie otwarte
	wynik: pozytywny/negatywny **)							
1	A	B	C	1	A	B	C	UWAGI:
2	A	B	C	2	A	B	C	
3	A	B	C	3	A	B	C	
4	A	B	C	4	A	B	C	
5	A	B	C	5	A	B	C	
6	A	B	C	Liczba błędów				

7	A	B	C	Nr pytania	Odpowiedzi z testu część III szkolenia			
8	A	B	C	1	A	B	C	Wynik z części teoretycznej egzaminu pozytywny/negatywny **)
9	A	B	C	2	A	B	C	
10	A	B	C	3	A	B	C	
11	A	B	C	4	A	B	C	
12	A	B	C	5	A	B	C	
13	A	B	C	Liczba błędów				
14	A	B	C	Nr pytania	Odpowiedzi z testu część IV szkolenia			
15	A	B	C					
16	A	B	C					
17	A	B	C	1	A	B	C	Komisja egzaminacyjna:
18	A	B	C	2	A	B	C	
19	A	B	C	3	A	B	C	
20	A	B	C	4	A	B	C	1. (imię i nazwisko) (podpis)
21	A	B	C	5	A	B	C	2. (imię i nazwisko) (podpis)
22	A	B	C	Liczba błędów				3. (imię i nazwisko) (podpis)
23	A	B	C	Nr pytania	Odpowiedzi z testu część V szkolenia			
24	A	B	C					
25	A	B	C					
26	A	B	C	1	A	B	C	
27	A	B	C	2	A	B	C	
28	A	B	C	3	A	B	C	
29	A	B	C	4	A	B	C	
30	A	B	C	5	A	B	C	

Liczba błędów	Liczba błędów
*) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument. **) Niepotrzebne skreślić. Sposób wypełniania arkusza: 1. Arkusz odpowiedzi wypełnia się długopisem lub piórem. 2. Jedną, wybraną odpowiedź na pytanie, oznaczoną literą A, B albo C zaznacza się kółkiem. 3. W przypadku dokonywania korekty odpowiedzi uznanej przez zdającego za nieprawidłową, kółko należy skreślić znakiem „X” i zaznaczyć inną odpowiedź. Korekta odpowiedzi powinna być potwierdzona podpisem zdającego umieszczonym przy numerze pytania. 4. Odpowiedź oznaczoną literą A, B albo C uznaje się za błędną w następujących przypadkach: 1) nie zostanie zaznaczona żadna odpowiedź; 2) zostanie zaznaczona odpowiedź nieprawidłowa; 3) zostanie zaznaczona więcej niż jedna odpowiedź; 4) dokonano dwukrotnej korekty odpowiedzi w danym pytaniu.	

Załącznik nr 7

WZÓR ARKUSZA EGZAMINACYJNEGO Z CZĘŚCI PRAKTYCZNEJ EGZAMINU DLA OSÓB
UBIEGAJĄCYCH SIĘ O UPRAWNIENIA DIAGNOSTÓW

ARKUSZ EGZAMINACYJNY Z CZĘŚCI PRAKTYCZNEJ EGZAMINU DLA OSÓB UBIEGAJĄCYCH SIĘ O UPRAWNIENIA DIAGNOSTÓW		
..... (imię i nazwisko)		
..... (Nr PESEL*) oraz podpis)		
Zakres zdawanego egzaminu **:		
..... (treść zadanego pytania dotyczącego części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego)		
.....		
.....		
Lp.	Zakres przeprowadzanych czynności podczas części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego	Wynik (pozytywny/negatywny)
1	Przeprowadzenie badania technicznego pojazdu zgodnie zadaną tematyką zdawanego egzaminu	
2	Wydanie oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu zgodnie zadaną tematyką zdawanego egzaminu	
3	Poprawność wypełnienia dokumentów podczas przeprowadzania badania technicznego	
4	Końcowy wynik egzaminu ***)	

UWAGI:

.....
.....
.....

Komisja egzaminacyjna:

.....
(miejscowość oraz data przeprowadzenia
części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego)

.....
(imię i nazwisko) (podpis)

.....
(imię i nazwisko) (podpis)

.....
(imię i nazwisko) (podpis)

Załączniki:

Zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

Objaśnienia:

*) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

**) W przypadku uzupełniania uprawnień diagnosty należy wpisać odpowiednią część szkolenia specjalistycznego z zakresu części II, III, IV lub V, z której osoba zdaje egzamin, w przypadku pełnego egzaminu wpisuje się pełny zakres.

***) Za wynik pozytywny należy uznać wykazanie się umiejętnością z zakresu zawartego w lp. 1 – 3 powyższej tabeli.

WZÓR PROTOKOŁU PRZEPROWADZENIA EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO

(maksymalny format A4 (210 x 297 mm))

PROTOKÓŁ PRZEPROWADZENIA EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO											
..... (pieczęć komisji egzaminacyjnej)			Protokół egzaminacyjny nr z dnia								
			Liczba osób zakwalifikowanych do egzaminu								
			Liczba osób egzaminowanych								
			Liczba osób, które nie przystąpiły do egzaminu								
Poz.	Nazwisko i imię		Wniosek z dnia	Część egzaminu	Wyniki egzaminu w zakresie odpowiedniej części szkolenia*):						Zaświadczenie **) nr z dnia
	nr PESEL ***)	zakres egzaminu: odpowiednia część szkolenia			I	II	III	IV	V	pytanie opisowe	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1				teoretyczna							
				praktyczna							
2				teoretyczna							
				praktyczna							
3				teoretyczna							
				praktyczna							
4				teoretyczna							
				praktyczna							
5				teoretyczna							
				praktyczna							

...				teoretyczna							
				praktyczna							
20				teoretyczna							
				praktyczna							

*) P –

wynik pozytywny; N – wynik negatywny.

**) Wypełnia się po wydaniu zaświadczenia potwierdzającego zdanie egzaminu kwalifikacyjnego.

***) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

Liczba osób egzaminowanych w zakresie:						Komisja egzaminacyjna: <i>(imię i nazwisko) (podpis)</i> <i>(imię i nazwisko) (podpis)</i> <i>(imię i nazwisko) (podpis)</i>	
	Część szkolenia	I	II	II I	I V	V	
Część Egzaminu							
Teoretyczna							
Praktyczna							

WZÓR

ZAŚWIADCZENIA POTWIERDZAJĄCEGO ZDANIE EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
(miejscowość i data)

ZAŚWIADCZENIE NR
potwierdzające zdanie egzaminu kwalifikacyjnego

Pan(i) numer PESEL
urodzony(na) dnia *)..... w

.....
zdał(a) egzamin kwalifikacyjny w zakresie uprawniającym go(ją) jako diagnostę do wykonywania**):

- 1) okresowych badań technicznych pojazdów, w tym także pojazdu zabytkowego, taksówki, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego, dodatkowych badań technicznych pojazdów skierowanych przez starostę w celu ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji;
- 2) badań technicznych autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h;
- 3) badań technicznych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych;
- 4) badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem;
- 5) badań technicznych pojazdów: zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą, skierowanych przez organ kontroli ruchu drogowego lub starostę, o ile wymagają specjalistycznego badania, oraz pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym.

.....
(podpis, pieczęć)

*) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydał ten dokument.

**) Należy wpisać tylko właściwe rodzaje badań.

Załącznik nr 10

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
(miejscowość i data)

.....
(firma przedsiębiorcy)

.....
(adres zamieszkania albo siedziby przedsiębiorcy)

.....
(nr w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej*)

.....
(NIP*)

WNIOSEK

o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów

Na podstawie art. 86 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) wnoszę o dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów dla:

.....
(adres ośrodka szkolenia)

1. Część praktyczna szkolenia przeprowadzana jest w okręgowej stacji kontroli pojazdów:

.....
(adres stacji kontroli pojazdów, kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów)

2. Szkolenia będą przeprowadzane przez następujących wykładowców:

Lp.	Imię i nazwisko wykładowcy	Numer świadectwa potwierdzającego uczestnictwo w seminarium
1.		

2.		
3.		

3. Uwagi:

.....

.....

.....

.....

.....

podpis wnioskodawcy

Załączniki:

- oświadczenie, o którym mowa w art. 86v ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

OBJAŚNIENIA:

*) Należy wpisać w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę tego numeru.

Załącznik nr 11

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
.....
.....

(mie
jscowo
ść i
data)

.....
.....

(starosta właściwy ze względu na miejsce
wykonywania działalności wpisem)

ZAŚWIADCZENIE Nr

**potwierdzające wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki
szkolenia diagnostów**

Potwierdzam dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki
szkolenia diagnostów dla:

.....

.....
(firma przedsiębiorcy)

.....

.....
(adres zamieszkania albo siedziby przedsiębiorcy)

.....
.....
(nr w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej*)

.....
(NIP)*)

na prowadzenie ośrodka szkolenia, o których mowa w art. 86t ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.),
mieszczącego się w:

.....
(adres ośrodka szkolenia diagnostów)

.....
.....
(podpis starosty)

OBJAŚNIENIA:

*) Należy wpisać w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę tego numeru.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, wymagań dla ośrodków szkolenia diagnostów oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych został przygotowany na podstawie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 84b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.).

W obowiązującym stanie prawnym szkolenie osób ubiegających się o uprawnienia diagnostów i diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia, w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów, odbywa się według programu szkolenia, określonego w załączniku nr 1 do *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych* (Dz. U. poz. 1836 oraz z Dz. U. z 2020 r. poz. 899), składającego się z części I – obejmującej szkolenie podstawowe oraz z części II-V – obejmującej szkolenie specjalistyczne. Aktualnie program szkolenia diagnostów obejmuje przeprowadzanie okresowych jak i dodatkowych badań technicznych tylko pojazdów silnikowych i pojazdów przystosowanych do zasilania gazem.

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, wymagań dla ośrodków szkolenia diagnostów oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych wprowadza zmiany w stosunku do aktualnie obowiązującego rozporządzenia w zakresie programu szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz ich egzaminowania.

Projekt rozporządzenia ma na celu prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia określa m.in. szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów, czy program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów, warsztatów doskonalenia zawodowego oraz dodatkowych warsztatów doskonalenia zawodowego, jak również wymagania dla członków komisji egzaminacyjnej.

Celem projektu rozporządzenia jest rozszerzenie zakresu szkolenia, planu nauczania i założeń planu nauczania w programie szkolenia diagnostów m.in. o przeprowadzanie badania technicznego pojazdów elektrycznych i hybrydowych, w szczególności o umiejętność kontroli i ocenę działania elektrycznych układów napędowych w pojazdach elektrycznych i hybrydowych.

Postęp technologiczny i rozwój rynku pojazdów elektrycznych i hybrydowych spowodował, że zmiany wymaga także program szkolenia dla kandydatów na diagnostów.

Należy mieć na względzie, że diagnosta podczas przeprowadzania badań technicznych pojazdów elektrycznych i hybrydowych powinien zachować szczególną ostrożność w związku z wysokimi napięciami występującymi w instalacjach samochodów elektrycznych

i hybrydowych. Na podstawie art. 54 ust. 6 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - *Prawo energetyczne* zostało wydane *Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad stwierdzenia posiadanych kwalifikacji przez osoby zajmujące się eksploatacją urządzeń, instalacji i sieci*. W § 3 ww. rozporządzenia stwierdza się, że *rodzaje urządzeń, instalacji i sieci, przy których eksploatacji jest wymagane posiadanie kwalifikacji, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia*. Grupa I zawiera urządzenia, instalacje i sieci elektroenergetyczne wytwarzające, przetwarzające, przesyłające i zużywające energię elektryczną, w tym urządzenia, instalacje i sieci elektroenergetyczne o napięciu nie wyższym niż 1 kV. Jednakże wymaganie od diagnosty dodatkowych kwalifikacji w zakresie określonym ww. rozporządzeniem nie jest celowe, ponieważ diagnosta przeprowadzając badanie techniczne pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi nie dokonuje eksploatacji instalacji elektrycznej tylko przeprowadza kontrolę i ocenę działania elektrycznych układów napędowych. W tym wypadku wystarczające jest szkolenie z przepisów BHP oraz przeciwpożarowych obowiązujących podczas badań urządzeń zasilanych energią elektryczną i udział np. w warsztatach doskonalenia zawodowego przeprowadzanych co 2 lata. Ponadto, uzyskanie świadectwa kwalifikacyjnego, o którym mowa w rozporządzeniu, będzie wiązało się z poniesieniem kosztów przez przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz diagnostów. Zasadne wydaje się jednak uzyskanie świadectwa kwalifikacyjnego potwierdzającego wymagane kwalifikacje w zakresie eksploatacji urządzeń, instalacji i sieci dla osób zajmujących się szkoleniem diagnostów.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Zgodnie z art. 83 ust. 3 pkt 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* przedsiębiorca wykonujący działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów zatrudnia uprawnionych diagnostów. Zatrudnienie wykwalifikowanych diagnostów posiadających wiedzę na temat przeprowadzania badań technicznych pojazdów, w tym pojazdów elektrycznych i hybrydowych zapewni najwyższy poziom czynności wykonywanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, co w efekcie końcowym wpłynie na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Zgodnie z § 23 projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu *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.), w związku z czym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów* (Dz. U. z 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbinglej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projektowane rozporządzenie jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, wymagań dla ośrodków szkolenia diagnostów oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Szwarczewska, Departament Transportu Drogowego, nr tel. 630 17 35	Data sporządzenia 05.07.2022 Źródło Upoważnienie ustawowe Art. 84b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) Nr w Wykazie prac

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, wymagań dla ośrodków szkolenia diagnostów oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych jest realizacją upoważnienia zawartego w art. 84b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.). Upoważnienie ustawowe zostało dodane *ustawą z dnia o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz....), która zapewnia pełne i prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.).

W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi rejestr diagnostów w systemie teleinformatycznym. Podstawą wydania świadectwa kompetencji diagnosty jest złożenie wniosku wraz z załącznikami do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz wniesienie opłaty. Potwierdzeniem wpisu do rejestru diagnostów jest zaświadczenie wydawane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Mając na względzie powyższe, zgodnie z nową delegacją ustawową, minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do określenia w drodze aktu wykonawczego wzorów dokumentów.

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

Przedmiotowy projekt rozporządzenia określa wzory wniosków i zaświadczeń w związku ze zmianami wprowadzonymi *ustawą z dnia o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz....).

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu ustawy za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego	1		Bezpośrednie przez: 1) weryfikację złożonych wniosków o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego wraz z załącznikami

			2) przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego.
Kandydaci na diagnostów	Wielkość populacji niemierzalna	-	Bezpośrednie przez: 1) obowiązek złożenia wniosku o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego wraz z załącznikami w celu uzyskania świadectwa kompetencji diagnosty do wykonywania badań technicznych pojazdów; 2) uiszczenie opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.

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

Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych.
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji.
5. Instytut Transportu Samochodowego.
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
10. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze – Oddział Kłudzienko.
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
15. Związek Pracodawców Motoryzacji.
16. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej.
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych.
19. Związek Dealerów Samochodów.
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego.
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM).
22. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA.
23. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.
24. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa.
25. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL.
26. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny.
27. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).
28. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych.
29. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
30. Transport i Logistyka Polska.
31. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.
32. Dekra Polska.
33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.
35. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
36. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
37. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
38. Związek Powiatów Polskich.
39. Cartest.

40. Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
41. Ogólnopolski Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
42. NSZZ Solidarność.
43. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
44. Forum Związków Zawodowych.
45. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
46. Business Centre Club.
47. Związek Rzemiosła Polskiego.
48. Konfederacja Lewiatan.
49. Pracodawcy RP.
50. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
51. Rada Dialogu Społecznego.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłaszanie uwag wyniesie 14 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt rozporządzenia do konsultacji publicznych. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2021 r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
Szacowany przychód Instytutu Transportu Samochodowego z opłat za													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego - opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, które wyniosą ok. 100 000 zł rocznie.												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zgodnie z art. 60 w związku z art. 61 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1514) zysk netto Transportowego Dozoru Technicznego przeznaczają się na wpłatę do budżetu w wysokości 30%. W związku z powyższym, Transportowy Dozór Techniczny będzie przekazywał do budżetu państwa ok. 30 000 zł rocznie.												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.								
		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	Kandydaci na diagnostów – opłata za świadectwo kompetencji diagnosty	-	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-1
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Kandydaci na diagnostów poniosą koszt 100 zł za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty. Zakłada się, że ok. 1000 osób może wystąpić o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty. Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
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: bez znaczenia				☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☒ inne: bez znaczenia ...				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy				
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.								

10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne: ...	☒ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nastąpi po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzoru świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru pieczętki diagnosty oraz wysokości opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty²⁾

Na podstawie art. 84b ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988 i 1002) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów;
- 2) wzór świadectwa kompetencji diagnosty oraz sposób nadawania diagnoście numeru ewidencyjnego;
- 3) wzór wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty;
- 4) wzór pieczętki diagnosty;
- 6) wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.

§ 2.1. Wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Numer ewidencyjny diagnosty nadaje się według wzoru: „TDT-D/00000”,
– gdzie:

- 1) TDT - stały wyróżnik Transportowego Dozoru Technicznego;
- 2) D - stały element numeru ewidencyjnego diagnosty;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25).

- 3) 00000 - numer wynikający z rejestru diagnostów zaczynający się z prawej strony, np. 00001.

§ 3. Wzór świadectwa kompetencji diagnosty określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. Wzór wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 5. Wzór pieczętki diagnosty określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 6. Wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty wynosi 100 zł.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz.)

Załącznik nr 1

WZÓR

ZAŚWIADCZENIE O WPISIE DO REJESTRU DIAGNOSTÓW

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
(miejscowość i data)

Dyrektor

Transportowego Dozoru Technicznego

Na podstawie art. 83l ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), dokonuję wpisu do rejestru diagnostów:

.....
(imię i nazwisko)

.....
(numer PESEL *)

posiadającego uprawnienia do przeprowadzania **):

- 1) okresowych badań technicznych pojazdów, w tym także pojazdu o napędzie elektrycznym i hybrydowym, zabytkowego, taksówki, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego, dodatkowych badań technicznych pojazdów skierowanych przez starostę albo na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu w celu ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji;
- 2) badań technicznych autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h;
- 3) badań technicznych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych;
- 4) badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem;

- 5) badań technicznych pojazdów: zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą, skierowanych przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę albo na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, o ile wymagają specjalistycznego badania, pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym oraz w którym dokonano naprawy wynikającej ze szkody istotnej, które podlegają dodatkowym badaniom technicznym

nadając numer ewidencyjny diagnosty:

TDT- D/00000***)

Niniejsze zaświadczenie potwierdza wpis do rejestru diagnostów z dniem jego wydania.

.....

(podpis)

OBJAŚNIENIA:

*) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument.

**) Niepotrzebne skreślić.

***) Elementy składowe numeru ewidencyjnego diagnosty:

TDT – stały wyróżnik Transportowego Dozoru Technicznego,

D – stały element numeru ewidencyjnego diagnosty, oznaczający: „diagnosta”,

00000 – numer diagnosty wynikający z rejestru diagnostów zaczynający się z prawej strony, np. 00001.

UWAGA:

Numer ewidencyjny diagnosty zostaje zachowany w przypadku zmiany stacji kontroli pojazdów, w której jest zatrudniony.

WZÓR

ŚWIADECTWO KOMPETENCJI DIAGNOSTY NR ...

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
(miejscowość i data)

Dyrektor

Transportowego Dozoru Technicznego

Na podstawie art. 83j ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.), wydaję świadectwo kompetencji diagnosty dla:

.....
(imię i nazwisko)

.....
(numer PESEL *)

stwierdzające uprawnienia do przeprowadzania **):

- 1) okresowych badań technicznych pojazdów, w tym także pojazdu o napędzie elektrycznym i hybrydowym, zabytkowego, taksówki, pojazdu uprzywilejowanego, pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego, dodatkowych badań technicznych pojazdów skierowanych przez starostę albo na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu w celu ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji;
- 2) badań technicznych autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h;
- 3) badań technicznych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych;
- 4) badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem;

- 5) badań technicznych pojazdów: zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą, skierowanych przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę albo na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, o ile wymagają specjalistycznego badania oraz pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym oraz w którym dokonano naprawy wynikającej ze szkody istotnej, które podlegają dodatkowym badaniom technicznym.

Jednocześnie poświadcza się posiadanie odpowiednich kompetencji i wykszolenia, o których mowa w art. 13 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE. ***)

Niniejsze świadectwo stanowi załącznik do decyzji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego nr z dnia

.....

(podpis)

OBJAŚNIENIA:

- *) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument.
- **) Niepotrzebne skreślić.
- ***) Należy skreślić w przypadku osób niespełniających wymagań dyrektywy 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.

Załącznik nr 3

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....

Imię i nazwisko

.....

PESEL

.....

urodzony(a) dnia¹⁾

.....

nr i nazwa dokumentu tożsamości

.....

adres zamieszkania

Dyrektor

Transportowego Dozoru

Technicznego

WNIOSEK

o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty

Na podstawie art. 83j ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) wnoszę o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty do wykonywania badań technicznych pojazdów w stacji kontroli pojazdów.

Do wniosku załączam:

1) dokumenty potwierdzające posiadanie wymaganego wykształcenia:

a).....

¹⁾ W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument.

- b).....
 - c).....
 - d).....;
- 2) dokumenty potwierdzające posiadanie wymaganej praktyki:
- a).....
 - b).....
 - c).....
 - d).....;
- 3) dokumenty potwierdzające odbycie wymaganego szkolenia dla kandydatów na diagnostów:
- a).....
 - b).....
 - c).....
 - d).....;
- 4) zaświadczenie potwierdzające zdanie egzaminu kwalifikacyjnego dla kandydatów na diagnostów nr.....;
- 5) dowód uiszczenia opłaty;
- 6) oświadczenie o niekaralności.

.....
data i podpis wnioskodawcy

Załącznik nr 4

WZÓR
pieczętki diagnosty

SKP XXX/000/P
TDT-D/00000

Wymiary pieczętki: 20 mm x 20 mm, kolor tuszu: niebieski lub czarny.

OBJAŚNIENIA:

1. SKP – skrót wyrazów Stacja Kontroli Pojazdów.
2. XXX/000/P - kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów składający się z następujących elementów:
XXX – właściwy wyróżnik województwa i powiatu oznaczony według przepisów dotyczących rejestracji i oznaczania pojazdów (dwie lub odpowiednio trzy litery),
000 – numer stacji kontroli pojazdów,
P – należy wpisać w przypadku podstawowych stacji kontroli pojazdów.
3. TDT- D/00000 – numer ewidencyjny diagnosty składający się z następujących elementów:
TDT – stały wyróżnik Transportowego Dozoru Technicznego,
D – stały element numeru ewidencyjnego diagnosty, oznaczający: „diagnosta”,
00000 - numer diagnosty wynikający z rejestru diagnostów zaczynający się z prawej strony, np. 00001.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzoru świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru pieczętki diagnosty oraz wysokości opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 84b ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.).

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw zapewnia pełne i prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.).

Projekt ustawy zakłada, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym do wydawania świadectwa kompetencji diagnosty, zawieszania, przywracania i cofania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi rejestr diagnostów w systemie teleinformatycznym, podstawą wydania świadectwa kompetencji diagnosty jest złożenie wniosku wraz z załącznikami do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz wniesienie opłaty. Potwierdzeniem wpisu do rejestru diagnostów jest zaświadczenie wydawane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Projekt rozporządzenia ma na celu prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51).

Projekt rozporządzenia określa wzory: zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, świadectwa kompetencji diagnosty, wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty i pieczętki diagnosty.

Projekt rozporządzenia wskazuje sposób nadawania diagnoście numeru ewidencyjnego. Numer ewidencyjny diagnosty będzie nadawany według następującego wzoru: TDT/D/00000, który będzie składał się z trzech elementów:

- 1) TDT - stały wyróżnik Transportowego Dozoru Technicznego;
- 2) D - stały element numeru ewidencyjnego diagnosty;
- 3) 00000 - numer wynikający z rejestru diagnostów zaczynający się z prawej strony, np. 00001.

Dodatkowo określona została wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.

Wprowadzenie nowych wymagań dotyczących diagnostów wiąże się z koniecznością określenia wzorów dokumentów oraz pieczętek stosowanych w tym zakresie.

Diagności, którzy otrzymają uprawnienie po wejściu w życie ustawy, jak również część obecnych diagnostów, będzie spełniać wymagania, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1 projektowanej ustawy. Oznacza to, że tym samym będą spełniać odpowiednie kompetencje i wykszolenie, o których mowa w art. 13 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE. Dlatego we wzorze świadectwa kompetencji diagnosty będzie zamieszczana informacja potwierdzająca ich spełnienie.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że niespełnienie wyżej wymienionych wymagań przez diagnostów posiadających uprawnienia w dniu wejścia w życie ustawy w żaden sposób nie wpłynie na zakres uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, które zostaną określone w świadectwie kompetencji diagnosty. Zakres uprawnień będzie tożsamy z zakresem uprawnień posiadanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. W celu zachowania dotychczasowych uprawnień nie jest konieczne spełnienie przez osoby będące diagnostami nowych wymagań.

Zgodnie z § 7 projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia. Wejście w życie projektowanego rozporządzenia zapewni odpowiednie *vacatio legis* na dostosowanie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do sposobu realizacji nowych zadań.

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu *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.), w związku z czym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M. P. z 2022 r. poz. 348).

Zgodnie z art. 5 i art. 6 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz stosownie do § 52 ust. 1 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzoru świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru pieczętki diagnosty oraz wysokości opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Szwarczewska, Departament Transportu Drogowego, nr tel. 630 17 35	Data sporządzenia 04.07.2022 Źródło Upoważnienie ustawowe Art. 84b ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) Nr w Wykazie prac

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzoru świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru pieczętki diagnosty oraz wysokości opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty jest realizacją upoważnienia zawartego w art. 84b ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.). Upoważnienie ustawowe zostało dodane ustawą z dnia o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz....), która zapewnia pełne i prawidłowe wdrożenie do krajowego porządku prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.).

Projekt ustawy zakłada, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym do wydawania świadectwa kompetencji diagnosty, zawieszania, przywracania i cofania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych, sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi rejestr diagnostów w systemie teleinformatycznym. Podstawą wydania świadectwa kompetencji diagnosty jest złożenie wniosku wraz z załącznikami do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz wniesienie opłaty. Potwierdzeniem wpisu do rejestru diagnostów jest zaświadczenie wydawane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Mając na względzie powyższe, zgodnie z nową delegacją ustawową, minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do określenia w drodze aktu wykonawczego wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzoru świadectwa kompetencji diagnosty oraz sposobu nadawania diagnoście numeru ewidencyjnego, wzoru wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru pieczętki diagnosty oraz wysokości opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.

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

Projekt rozporządzenia określa wzory: zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, świadectwa kompetencji diagnosty, wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty i pieczętki diagnosty. Projekt rozporządzenia wskazuje sposób nadawania diagnoście numeru ewidencyjnego. Dodatkowo określona została wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia określa wzory wniosków i zaświadczeń oraz wzór pieczętki diagnosty w związku ze zmianami wprowadzonymi ustawą z dnia o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz....).

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu ustawy za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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

Dyrektywa 2014/45/UE, tak jak poprzednia dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań technicznych pojazdów przez poszczególne państwa członkowskie UE, tworząc ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego systemu funkcjonowania badań technicznych pojazdów.

Jednocześnie dyrektywa 2014/45/UE umożliwia państwom członkowskim UE dostosowanie ustanowionych w niej wymogów ze względu na specyfikę krajowej infrastruktury i strukturę środków transportu, co skutkuje różnicami występującymi w poszczególnych krajach m. in. dotyczącymi zakresu i częstotliwości przeprowadzania badań technicznych określonych kategorii pojazdów.

Pozostałe państwa członkowskie UE, podobnie jak Polska, są zobowiązane do wdrożenia przepisów dyrektywy 2014/45/UE, które zostały objęte zakresem projektowanego rozporządzenia.

Ponadto, tematyka badań technicznych jest regulowana zgodnie z ich krajowymi porządkami prawnymi.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Transportowy Dozór Techniczny	1	Ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1514)	Bezpośrednie przez: 1) weryfikację złożonych wniosków wraz z załącznikami o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty; 2) wydawanie zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów i świadectwa kompetencji diagnosty w drodze decyzji; 3) weryfikację uiszczonej opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.
Kandydaci na diagnostów	Wielkość populacji niemierzalna	-	Bezpośrednie przez: 1) obowiązek złożenia wniosku wraz z załącznikami w celu uzyskania świadectwa kompetencji diagnosty do wykonywania badań technicznych pojazdów; 2) uiszczenie opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.

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

Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym i opiniowaniu z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego.
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów.
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych.
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji.
5. Instytut Transportu Samochodowego.
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz.

7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
10. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze – Oddział Kłudzienko.
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
15. Związek Pracodawców Motoryzacji.
16. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej.
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych.
19. Związek Dealerów Samochodów.
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego.
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM).
22. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA.
23. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.
24. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa.
25. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL.
26. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny.
27. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).
28. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych.
29. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
30. Transport i Logistyka Polska.
31. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.
32. Dekra Polska.
33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.
35. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
36. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
37. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
38. Związek Powiatów Polskich.
39. Cartest.
40. Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
41. Ogólnopolski Związek Pracodawców Stacji Kontroli Pojazdów.
42. NSZZ Solidarność.
43. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
44. Forum Związków Zawodowych.
45. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
46. Business Centre Club.
47. Związek Rzemiosła Polskiego.
48. Konfederacja Lewiatan.
49. Pracodawcy RP.
50. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
51. Rada Dialogu Społecznego.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłaszanie uwag wyniesie 14 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt rozporządzenia do konsultacji publicznych. Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

[illegible]

[illegible]

Źródła finansowania	Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego - opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, które wyniosą ok. 100 000 zł rocznie.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Zgodnie z art. 60 w związku z art. 61 <i>ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym</i> zysk netto Transportowego Dozoru Technicznego przeznaczają się na wpłatę do budżetu w wysokości 30%. W związku z powyższym, Transportowy Dozór Techniczny będzie przekazywał do budżetu państwa ok. 30 000 zł rocznie.

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	Kandydaci na diagnostów – opłata za świadectwo kompetencji diagnosty	-	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-1
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Kandydaci na diagnostów poniosą koszt 100 zł za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty. Zakłada się, że ok. 1000 osób może wystąpić o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty. Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.	
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: bez znaczenia	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☒ inne: bez znaczenia ...	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne: ...	☒ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nastąpi po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		



Warszawa, 22 lipca 2022 r.

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

Konrad Szymański

Sygn.: DPUE.920.1152.2020.MH (33)

dot.: RM-0610-111-22

Pan Łukasz Schreiber
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

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

Szanowny Panie Ministrze,

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

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Konrad Szymański
Minister do Spraw Unii Europejskiej
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury