



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-164-18

Druk nr 2985
Warszawa, 2 listopada 2018 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

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

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

(-) Mateusz Morawiecki

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 2018 r. poz. 1990) wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik nr 1 otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza ustawa wdraża:

- 1) dyrektywę Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 26 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 353, Dz. Urz. UE L 115 z 09.05.2003, str. 63 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 277 oraz Dz. Urz. UE L 59 z 28.02.2014, str. 32);
- 2) dyrektywę Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 57 z 02.03.1992, str. 27 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 359 oraz Dz. Urz. WE L 327 z 04.12.2002, str. 8 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 179);

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża:

- 1) 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);
- 2) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniającą dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. UE L 115 z 06.05.2015, str. 1).

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 dozorcze technicznym, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej, ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, ustawę z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw oraz ustawę z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

- 3) dyrektywę Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996, str. 59 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 478, Dz. Urz. WE L 67 z 09.03.2002, str. 47 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 6, str. 85 oraz Dz. Urz. UE L 115 z 06.05.2015, str. 1);
- 4) dyrektywę Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. WE L 138 z 01.06.1999, str. 57 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 351, Dz. Urz. UE L 236 z 23.09.2003, str. 33, Dz. Urz. UE L 10 z 16.01.2004, str. 29 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 710, Dz. Urz. UE L 363 z 20.12.2006, str. 344, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 356 oraz Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 129);
- 5) dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1, Dz. Urz. UE L 292 z 31.10.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 35 z 04.02.2009, str. 1 i 32, Dz. Urz. UE L 118 z 13.05.2009, str. 13, Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 320 z 05.12.2009, str. 36 i Dz. Urz. UE L 339 z 22.12.2009, str. 60, Dz. Urz. UE L 72 z 20.03.2010, str. 17 i Dz. Urz. UE L 110 z 01.05.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 53 z 26.02.2011, str. 4, Dz. Urz. UE L 167 z 25.06.2011, str. 1 i Dz. Urz. UE L 185 z 15.07.2011, str. 30 i 76, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2012, str. 24, Dz. Urz. UE L 126 z 15.05.2012, str. 15 i Dz. Urz. UE L 353 z 21.12.2012, str. 1 i 31, Dz. Urz. UE L 47 z 20.02.2013, str. 51, Dz. Urz. UE L 55 z 27.02.2013, str. 9, Dz. Urz. UE L 65 z 08.03.2013, str. 1 i Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 172, Dz. Urz. UE L 43 z 13.02.2014, str. 12, Dz. Urz. UE L 47 z 18.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 69 z 08.03.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 158 z 27.05.2014, str. 131 i Dz. Urz. UE L 315 z 01.11.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 9 z 15.01.2015, str. 1,

Dz. Urz. UE L 28 z 04.02.2015, str. 3, Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 77 i Dz. Urz. UE L 308 z 25.11.2015, str. 11 oraz Dz. Urz. UE L 175 z 07.07.2017, str. 1 i 708, Dz. Urz. UE L 192 z 24.07.2017, str. 1 i Dz. Urz. UE L 349 z 29.12.2017, str. 1);

- 6) 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);
 - 7) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2015/413/UE 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:
- a) 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,
 - b) ma co najmniej 30 lat,
 - c) jego typ nie jest już produkowany,
 - d) nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych;”
 - b) pkt 41 otrzymuje brzmienie:

„41) autobus – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz ich bagażu;”
 - c) pkt 50 otrzymuje brzmienie:

„50) przyczepa – pojazd na kołach, bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem; określenie to obejmuje również przyczepę modułową;”
 - d) po pkt 50 dodaje się pkt 50a i 50b w brzmieniu:

„50a) moduł przyczepy – pojazd posiadający co najmniej 2 osie niezależne w jednej linii, umożliwiające połączenie z kompatybilnymi modułami przyczepy;

50b) przyczepa modułowa – przyczepę składającą się z jednego modułu przyczepy lub kilku modułów przyczepy, przeznaczoną konstrukcyjnie do przewozu ładunków niepodzielnych;”

- e) pkt 52 otrzymuje brzmienie:

„52) naczepa – przyczepę, której część spoczywa na innym pojeździe i obciąża ten pojazd;”;
 - f) po pkt 60 dodaje się pkt 60a w brzmieniu:

„60a) rodzaj pojazdu, podrodzaj pojazdu, przeznaczenie – klasyfikację pojazdu określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 3;”;
 - g) pkt 82 otrzymuje brzmienie:

„82) tramwaj – pojazd szynowy przystosowany do uczestniczenia w ruchu drogowym;”;
 - h) w pkt 86 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 87 i 88 w brzmieniu:

„87) badanie techniczne – zespół czynności kontrolnych przeprowadzanych na podstawie przepisów prawa, sprawdzających spełnianie przez pojazd odpowiednich warunków lub wymagań technicznych;

88) diagnosta – osobę fizyczną uprawnioną do przeprowadzania badania technicznego na podstawie świadectwa kompetencji diagnosty.”;
- 3) po art. 39 dodaje się art. 39a w brzmieniu:
- „Art. 39a. Kierujący pojazdem kategorii N₂ i N₃ albo zespołem pojazdów złożonym z takiego pojazdu, wyposażonym w tylnej części pojazdu w urządzenie posiadające właściwości służące zmniejszeniu oporu aerodynamicznego (urządzenie aerodynamiczne), dla którego warunki określają przepisy wydane na podstawie art. 66 ust. 5, może używać tego urządzenia wyłącznie podczas ruchu na autostradzie, drodze ekspresowej lub drodze dwujezdniowej co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu poza obszarem zabudowanym.”;
- 4) w art. 66:
- a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Pojazd kategorii M₂ oraz M₃ powinien być wyposażony w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający maksymalną prędkość do 100 km/h. Pojazd kategorii N₂ oraz N₃ powinien być wyposażony w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający maksymalną prędkość do 90 km/h. Ogranicznik prędkości powinien być montowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną.”;

- b) w ust. 1b w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:
- „6) kategorii N₃ oraz M₃ o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 stycznia 1988 r.;
 - 7) kategorii N₂, M₂ oraz M₃ o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 października 2001 r.”,
- c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
- „2a. Właściciel lub posiadacz pojazdu odpowiadają za utrzymanie w należyтым stanie oraz sprawność i skuteczność działania urządzeń i wyposażenia pojazdu, o których mowa w ust. 2.”;
- 5) w art. 66a:
- a) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
- „Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje, po wniesieniu na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego opłaty, na wniosek właściciela pojazdu, decyzję o nadaniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy, w przypadku pojazdu:”,
- b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2i w brzmieniu:
- „2a. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje, po wniesieniu na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego opłaty, na wniosek właściciela pojazdu, decyzję o zgodzie na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej, w przypadku:
- 1) braku, utraty lub zniszczenia tabliczki znamionowej;
 - 2) utraty aktualności treści tabliczki znamionowej.
- 2b. Opłaty za wydanie decyzji, o których mowa w ust. 2 i 2a, stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.
- 2c. Maksymalna wysokość opłat za wydanie decyzji, o których mowa w ust. 2 i 2a, nie może przekroczyć 60 zł. Opłata obejmuje także koszty umieszczenia numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz koszty wykonania i umieszczenia tabliczki znamionowej zastępczej.
- 2d. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi w systemie teleinformatycznym rejestr nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanych i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych.

2e. W rejestrze, o którym mowa w ust. 2d, gromadzi się następujące dane:

- 1) identyfikujące pojazd:
 - a) nadany numer nadwozia, podwozia lub ramy,
 - b) dotychczasowy numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy, o ile pojazd ten numer posiada;
- 2) techniczne o pojeździe:
 - a) marka, typ i model,
 - b) rodzaj pojazdu, podrodzaj pojazdu, przeznaczenie;
- 3) numer oraz datę wydania decyzji o nadaniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz datę umieszczenia numeru nadwozia, podwozia lub ramy;
- 4) numer oraz datę wydania decyzji o zgodzie na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej oraz datę umieszczenia tabliczki znamionowej zastępczej.

2f. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego dokonuje wpisu do rejestru, o którym mowa w ust. 2d, niezwłocznie po wydaniu decyzji o nadaniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy albo decyzji o zgodzie na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej. Wpis podlega aktualizacji po umieszczeniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy albo tabliczki znamionowej zastępczej.

2g. Dane zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w ust. 2d, udostępnia się podmiotom, o których mowa w art. 80c ust. 1, o ile są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań.

2h. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może udostępnić dane zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w ust. 2d, innym podmiotom niż wymienione w art. 80c ust. 1, w tym osobom fizycznym, osobom prawnym lub jednostkom organizacyjnym nieposiadającym osobowości prawnej, jeżeli wykażą swój interes prawny.

2i. Podmiotom, o których mowa w ust. 2h oraz art. 80c ust. 1, dane zgromadzone w rejestrze, o którym mowa w ust. 2d, udostępnia się na uzasadniony wniosek złożony w postaci papierowej albo w postaci elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym albo podpisem zaufanym. Odpowiedź w postaci papierowej może stanowić wydruk z systemu teleinformatycznego obsługującego rejestr. Wydruk ten nie wymaga podpisu ani pieczęci.”,

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) szczegółowy sposób i tryb nadawania i umieszczania numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz sposób postępowania z dotychczasowymi cechami identyfikacyjnymi,
- 2) wzór tabliczki znamionowej zastępczej oraz sposób jej wykonania i umieszczania,
- 3) wysokość opłaty za wydanie decyzji o nadaniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz za wydanie decyzji o zgodzie na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej

– uwzględniając znaczenie numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz tabliczki znamionowej zastępczej dla zapewnienia pewności i bezpieczeństwa obrotu pojazdami, konieczność zastosowania jednolitych standardów przy nadawaniu i umieszczaniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy umożliwiających jednoznaczną identyfikację pojazdu oraz koszty związane z wydaniem decyzji, o których mowa w pkt 3, umieszczeniem numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonaniem i umieszczeniem tabliczki znamionowej zastępczej.”;

6) w art. 70y:

a) w ust. 2 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) w zakresie dopuszczenia do ruchu pojazdu zarejestrowanego, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych – przeprowadzanie badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych określonych dla danego pojazdu w przepisach dotyczących homologacji typu, których spełnienie jest wymagane przepisami w zakresie warunków technicznych pojazdów.”;

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może przeprowadzać badania, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. c oraz pkt 2 i 3, a także badania w zakresie określonym w przepisach wydanych na podstawie ust. 7.”;

c) dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu:

„6. Koszty badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych pojazdu zarejestrowanego, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, pokrywa właściciel pojazdu.

7. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, dodatkowy zakres badań, o których mowa w ust. 2, które może przeprowadzać Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, uwzględniając konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska.”;

7) w art. 70z:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jednostka uprawniona i Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzają badania homologacyjne na wniosek producenta albo podmiotu dokonującego montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.”,

b) ust. 5–8 otrzymują brzmienie:

„5. W ramach badań homologacyjnych producent dostarcza na swój koszt, na żądanie jednostki uprawnionej albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, pojazdy, przedmioty wyposażenia lub części, w liczbie i kompletacji koniecznej do przeprowadzenia wymaganych badań.

6. Z przeprowadzonego badania homologacyjnego, z zastrzeżeniem ust. 7, jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sporządzają:

- 1) protokół wraz ze sprawozdaniem zawierającym wyniki tego badania – w przypadku badań homologacyjnych typu pojazdu oraz sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem albo
- 2) sprawozdanie zawierające wyniki tego badania – w przypadku badań homologacyjnych typu przedmiotu wyposażenia lub części.

7. W przypadku określenia przez producenta zakresu wymagań technicznych, do sprawdzenia z zastosowaniem wirtualnych metod testowania, jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzają procedurę walidacji, o której mowa w załączniku XVI do dyrektywy 2007/46/WE, z której sporządzają sprawozdanie. Jednostka uprawniona w porozumieniu z Dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w sprawozdaniu określają zasadność zastosowania wirtualnej metody testowania.

8. W sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 6, podmiot sporządzający sprawozdanie zamieszcza informacje o zastosowanych podczas przeprowadzanych badań homologacyjnych typu WE pojazdu, typu WE przedmiotu wyposażenia lub części wirtualnych metodach testowania.”;

8) w art. 70zq:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Badanie potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych oraz równoważności zastosowanych wymagań alternatywnych dla danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu przeprowadzają, na wniosek producenta, importera albo właściciela pojazdu, jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Z przeprowadzonego badania jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sporządzają sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu.”;

9) w art. 70zv:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Badanie potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu uzyskania świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu przeprowadzają jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, na wniosek producenta, importera albo właściciela pojazdu.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Z przeprowadzonego badania jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sporządzają sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu.”;

10) w art. 71:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„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, a w przypadku gdy w dowodzie rejestracyjnym albo pozwoleniu czasowym nie jest określony aktualny termin ważności badania technicznego – dodatkowo zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Przepis ten nie dotyczy pojazdów, o których mowa w ust. 1b, 1c i 3.”,

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

„1a. Zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu potwierdza dopuszczenie do ruchu pojazdu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli wskazuje:

- 1) pozytywny wynik badania technicznego albo
- 2) negatywny wynik badania technicznego, o ile diagnosta zezwolił na używanie pojazdu przez czas określony, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 81 ust. 20 – wyłącznie przez okres i na warunkach wskazanych w zaświadczeniu.

1b. W przypadku przyczepy lekkiej, z wyjątkiem przyczepy lekkiej marki SAM, i pojazdu zabytkowego nieprzeznaczonego do wykonywania zarobkowego transportu drogowego dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu jest wyłącznie dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe.

1c. W przypadku pojazdu czasowo zarejestrowanego na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. c dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu jest wyłącznie pozwolenie czasowe.”,

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Pojazdy określone w ust. 1 są dopuszczone do ruchu, jeżeli odpowiadają warunkom określonym w art. 66 oraz są zarejestrowane i zaopatrzone w zalegalizowane tablice (tablicę) rejestracyjne, a w przypadku pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli oraz czterokołowców, w nalepkę kontrolną.”,

d) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Pojazd niewymieniony w ust. 1, przyczepa motocyklowa, przyczepa motorowerowa oraz przyczepa specjalna przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny są dopuszczone do ruchu, jeżeli odpowiadają warunkom określonym w art. 66.

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. Przepis ten nie dotyczy motocykla.”;

11) w art. 72:

a) w ust. 2 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 4 pkt 1 – w zakresie ust. 1 pkt 4.”,

b) 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.”;

12) w art. 75a po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Wpis do rejestru jest wolny od opłat.”;

13) w art. 78 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W razie przeniesienia na inną osobę własności pojazdu zarejestrowanego, dotychczasowy właściciel przekazuje nowemu właścicielowi dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe i kartę pojazdu, jeżeli była wydana, a w przypadku gdy w dowodzie rejestracyjnym albo pozwoleniu czasowym nie jest określony aktualny termin ważności badania technicznego – także zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.”;

14) w art. 80b w ust. 1:

a) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) o nadaniu i umieszczeniu nowego numeru nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu;”,

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

„12a) o wykonaniu i umieszczeniu nowej tabliczki znamionowej zastępczej;”,

- c) w pkt 20 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 21 i 22 w brzmieniu:
„21) o przedsiębiorcach i innych podmiotach wpisanych do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów:
- a) firmę przedsiębiorcy albo nazwę podmiotu oraz ich adres i siedzibę,
 - 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 dokumentów uprawniających do przeprowadzania badań technicznych;
- 22) o diagnostach:
- a) imię i nazwisko,
 - b) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – 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,
 - e) informacje o statusie uprawnień diagnosty do wykonywania badań technicznych,
 - f) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony.”;

15) w art. 80ba:

 - a) w ust. 1:
 - w pkt 1 skreśla się liczbę „12”,
 - w pkt 6 po wyrazach „przez stacje kontroli pojazdów” dodaje się wyrazy „oraz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego”,
 - 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 12, 12a, 21 i 22,

a w przypadku nadania nowego numeru nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu niezarejestrowanego i w przypadku wykonania nowej tabliczki znamionowej zastępczej pojazdu niezarejestrowanego także pkt 1 i 13.”,

b) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

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

16) uchyla się art. 80be;

17) w art. 80d w ust. 4 w pkt 2, w ust. 6 i w ust. 7 w pkt 1 wyrazy „art. 83 ust. 1” zastępują się wyrazami „art. 84 ust. 1 pkt 2, art. 86c ust. 3 pkt 2”;

18) w dziale III:

a) rozdział 3 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 3

Badania techniczne pojazdów

Art. 81. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy są obowiązani przedstawiać je do badania technicznego.

2. Badania techniczne dzielą się na okresowe badania techniczne, dodatkowe badania techniczne oraz badania co do zgodności z warunkami technicznymi.

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 albo nowy pojazd objęty obowiązkiem, o którym mowa w art. 70d ust.1;
- 2) pojazd zarejestrowany po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim:
 - a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu – w okresie od dnia pierwszej rejestracji do dnia terminu okresowego badania technicznego, ustalonego na podstawie ust. 6, lub

b) w którego zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym lub innym dokumencie, wydanych przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego i przedstawionych do rejestracji, jest zawarta informacja o przeprowadzonym badaniu technicznym i jego terminie ważności, z uwzględnieniem ust. 19

– z wyjątkiem pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego.

5. Pojazd, który ma być używany jako taksówka, pojazd przystosowany do używania jako pojazd uprzywilejowany, pojazd używany do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego lub pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, przed pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, podlegają dodatkowemu badaniu technicznemu, o którym mowa w ust. 14 pkt 3.

6. Okresowe badanie techniczne przeprowadza się corocznie przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji pojazdu albo od dnia przeprowadzonego badania technicznego, z zastrzeżeniem ust. 7–13.

7. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego i specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, czterokołowca, 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 corocznie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Nie dotyczy to pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób wykorzystywanego do zarobkowego przewozu osób, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym.

8. Okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej, motoroweru oraz czterokołowca lekkiego przeprowadza się przed upływem 3 lat od

dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Nie dotyczy to pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, który podlega corocznym badaniom technicznym.

9. Okresowe badanie techniczne autobusu przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 6 miesięcy od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Przepis stosuje się także do autobusu będącego pojazdem zabytkowym wykorzystywanym do zarobkowego transportu drogowego oraz autobusu marki SAM.

10. Przepisy ust. 7–9 dotyczą również pojazdów, o których mowa w tych przepisach, zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą. W tym przypadku za dzień pierwszej rejestracji, o której mowa w ust. 7–9, przyjmuje się dzień pierwszej rejestracji za granicą.

11. Inny niż autobus pojazd zabytkowy przeznaczony do wykonywania zarobkowego transportu drogowego podlega corocznym badaniom technicznym.

12. Okresowe badanie techniczne przyczepy lekkiej marki SAM przeprowadza się przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 5 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.

13. Przyczepa lekka, z wyjątkiem przyczepy lekkiej marki SAM, przyczepa specjalna przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny oraz pojazd zabytkowy inny niż wymieniony w ust. 9 i 11 nie podlegają okresowym badaniom technicznym.

14. Niezależnie od badań technicznych, o których mowa w ust. 3–6, dodatkowemu badaniu technicznemu podlega:

- 1) pojazd skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego w przypadku:
 - a) uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska,
 - b) gdy uczestniczył w wypadku drogowym lub innym zdarzeniu, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji jego nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 4, lub gdy pojazd nosi ślady uszkodzeń albo gdy jego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, w tym kół,

zawieszenia oraz układów poduszek powietrznych, układu kierowniczego lub hamulcowego;

- 2) pojazd skierowany przez starostę albo na wniosek właściciela lub posiadacza tego pojazdu:
 - a) w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji,
 - b) jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył w wypadku drogowym lub innym zdarzeniu lub narusza wymagania ochrony środowiska,
 - c) w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy,
 - d) w celu sprawdzenia prawidłowości konstrukcyjnego ograniczenia prędkości jazdy ciągnika rolniczego wchodzącego w skład kolejki turystycznej do prędkości 25 km/h,
 - e) w przypadku, o którym mowa w pkt 1 lit. a,
 - f) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian, wymian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, skutkujących zmianą układu napędowego, zmianą masy, zmianą wymiarów lub zmianą nacisków lub w którym dokonano zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus lub zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny, z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem;
- 3) pojazd, który ma być używany jako taksówka, pojazd przystosowany do używania jako pojazd uprzywilejowany, pojazd używany do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego lub pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych;
- 4) pojazd, w którym została dokonana naprawa wynikająca ze szkody istotnej;
- 5) pojazd, w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 6) pojazd, dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2017 r.

poz. 1221, z późn. zm.³⁾), ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1509, 1540, 1552, 1629, 1669 i 1693) lub ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1036, 1162, 1291, 1629, 1669 i 1693);

- 7) autobus, którego dopuszczalna prędkość jazdy na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi;
- 8) pojazd wyposażony w blokadę alkoholową.

15. Badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi podlega pojazd zabytkowy przed pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

16. Badanie techniczne pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu przeprowadza się po przedstawieniu dokumentu wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego, stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego.

17. Badanie techniczne pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową przeprowadza się po przedstawieniu dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej, wystawionego przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela, ważnego przez okres 12 miesięcy od dnia wystawienia.

18. W przypadku powstania trudności w ustaleniu parametrów pojazdu, badanie techniczne może być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a.

19. 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. 6–12.

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

- 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych,
- 2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych,

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 2491 oraz z 2018 r. poz. 62, 86, 650, 1499, 1629 i 1669.

3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania

– uwzględniając warunki techniczne oraz specyfikę konstrukcji pojazdów podlegających badaniom technicznym, w tym proces zużywania podstawowych części i elementów wyposażenia tych pojazdów mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, wiek pojazdu, konieczność szczegółowego udokumentowania przebiegu badania technicznego, potrzebę ujednoczenia dokumentów i ułatwienie ich identyfikacji oraz konieczność zapewnienia sprawności i przejrzystości procedury ich wydawania, z uwzględnieniem konieczności archiwizacji wyników badań technicznych i danych gromadzonych w rejestrze przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz sporządzania dokumentacji fotograficznej.

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

- 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi,
- 2) wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi, wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania

– uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniom, potrzebę ujednoczenia dokumentów i ułatwienie ich identyfikacji, konieczność zapewnienia sprawności i przejrzystości procedury ich wydawania oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.

Art. 82. 1. Organem właściwym w sprawie badań technicznych odpowiedzialnym za zapewnienie obiektywizmu i wysokiej jakości tych badań jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie z działań związanych z zapewnieniem obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych, do końca pierwszego kwartału roku następnego.

3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego gromadzi na wyodrębnionym rachunku bankowym Transportowego Dozoru Technicznego opłaty:

- 1) za wydanie decyzji o nadaniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy, o których mowa w art. 66a ust. 2;
- 2) za badania techniczne tramwajów i trolejbusów;
- 3) za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o której mowa w art. 84 ust. 1 pkt 3, oraz odsetki za zwłokę i ściągnięte należności z tytułu tych opłat;
- 4) jakościowe, o których mowa w art. 84 ust. 4, oraz odsetki za zwłokę i ściągnięte należności z tytułu tych opłat;
- 5) za badania techniczne przeprowadzane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, o których mowa w art. 86a ust. 4 pkt 1 i 3;
- 6) za sprawdzenie, o których mowa w art. 86b ust. 6;
- 7) za sprawdzenie uzupełniające, o których mowa w art. 86g ust. 2;
- 8) rejestracyjne, o których mowa w art. 86c ust. 3 pkt 1;
- 9) za wydanie świadectw kompetencji diagnosty, o których mowa w art. 86p ust. 3;
- 10) za wpisy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, o których mowa w art. 86v ust. 11;
- 11) za egzaminy kwalifikacyjne, o których mowa w art. 86x ust. 2;
- 12) za seminaria, o których mowa w art. 86u ust. 3;
- 13) za wydanie decyzji o zgodzie na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej, o których mowa w art. 66a ust. 2a.

4. Środki, o których mowa w ust. 3, przeznacza się na:

- 1) utworzenie i prowadzenie:
 - a) rejestru nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanych i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych,
 - b) rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,
 - c) rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
 - d) rejestru diagnostów,
 - e) wykazu stacji kontroli pojazdów;

- 2) pokrycie kosztów badań technicznych, o których mowa w art. 86a ust. 4 pkt 1 i 3;
- 3) pokrycie kosztów związanych z umieszczaniem numerów nadwozia, podwozia lub ramy;
- 4) przeprowadzanie sprawdzeń:
 - a) o których mowa w art. 86b ust. 6,
 - b) uzupełniających, o których mowa w art. 86g ust. 2;
- 5) sprawowanie nadzoru nad badaniami technicznymi oraz przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów;
- 6) sprawowanie nadzoru nad przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów;
- 7) przeprowadzanie egzaminów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 86x ust. 1;
- 8) wydawanie świadectw kompetencji diagnostów;
- 9) prowadzenie seminariów dla wykładowców;
- 10) pokrycie kosztów związanych z wykonaniem i umieszczeniem tabliczek znamionowych zastępczych;
- 11) pokrycie kosztów związanych z badaniami naukowymi i pracami rozwojowymi służącymi podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym stanu technicznego pojazdów.

Art. 83. 1. Właściciel lub posiadacz tramwaju lub trolejbusu są obowiązani przedstawić je do badania technicznego.

2. Organem właściwym do przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

3. Badania techniczne tramwajów i trolejbusów dzielą się na okresowe badania techniczne, dodatkowe badania techniczne oraz rozszerzone badania techniczne.

4. Okresowe badanie techniczne trolejbusu przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdego kolejnych 6 miesięcy od dnia przeprowadzenia badania technicznego.

5. Okresowe badanie techniczne tramwaju przeprowadza się przed upływem 5 lat od dnia przekazania nowego tramwaju do eksploatacji, następnie przed

upływem 3 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego, a następnie przed upływem każdego kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.

6. Dodatkowe badanie techniczne tramwaju i trolejbusu przeprowadza się na wniosek:

- 1) właściciela lub posiadacza pojazdu albo organu kontroli ruchu drogowego, gdy tramwaj albo trolejbus uczestniczył w wypadku drogowym lub innym zdarzeniu, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy konstrukcji pojazdu;
- 2) organu kontroli ruchu drogowego w celu sprawdzenia zespołów i układów w tramwaju albo trolejbusie, co do których istnieje uzasadnione przypuszczenie, że nie spełniają one obowiązujących warunków technicznych, przy czym zakres tego badania może być ograniczony do niektórych zespołów i układów tramwaju albo trolejbusu, stosownie do okoliczności, z których wynika potrzeba jego przeprowadzenia;
- 3) właściciela lub posiadacza pojazdu w przypadku dokonania zmiany mającej wpływ na parametry techniczne określone w przepisach o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresie ich niezbędnego wyposażenia.

7. Rozszerzone badanie techniczne tramwaju i trolejbusu przeprowadza się przed dopuszczeniem do ruchu sprowadzonego z zagranicy używanego tramwaju albo trolejbusu.

8. Badania techniczne tramwajów i trolejbusów są przeprowadzane przez upoważnionego pracownika Transportowego Dozoru Technicznego w infrastrukturze właściciela lub posiadacza spełniającej warunki określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 10 pkt 2 oraz przy użyciu wyposażenia kontrolno-pomiarowego określonego w tych przepisach.

9. Do badań technicznych tramwajów i trolejbusów stosuje się przepisy art. 81 ust. 16 i 17.

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

- 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów;
- 2) warunki dla infrastruktury oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe niezbędne do przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów;

- 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz warunki i tryb ich wydawania.

11. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 10, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia:

- 1) warunki techniczne oraz specyfikę konstrukcji tramwajów i trolejbusów podlegających badaniom technicznym oraz proces zużywania podstawowych części i elementów wyposażenia tych pojazdów mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- 2) wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące przeprowadzanie badań technicznych tramwajów i trolejbusów zgodnie z zakresem i sposobem przeprowadzania tych badań;
- 3) potrzebę ujednoczenia dokumentów i ułatwienia ich identyfikacji oraz konieczność zapewnienia sprawności i przejrzystości procedury ich wydawania oraz prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.

Art. 84. 1. Badanie techniczne przeprowadza się po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłaty:

- 1) za przeprowadzenie badania technicznego;
- 2) ewidencyjnej;
- 3) za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie – w przypadku przeprowadzania badania technicznego po upływie 45 dni od wyznaczonej daty tego badania; opłaty nie pobiera się za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu, dla którego wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie czasowego wycofania tego pojazdu z ruchu, zgodnie z art. 78a.

2. W przypadku ponownego badania technicznego, o którym mowa w art. 86 ust. 1, opłaty określone w ust. 1 pkt 1 i 2 uiszczą się po przeprowadzonym badaniu technicznym.

3. Obowiązani do pobierania, ewidencjonowania lub odprowadzania opłat, o których mowa w ust. 1, są:

- 1) przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów;
- 2) Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego za badania techniczne, które przeprowadza – w przypadku opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2.

4. Podmioty, o których mowa w ust. 3, odprowadzają na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego z opłaty za przeprowadzenie badania technicznego od każdego przeprowadzonego badania technicznego opłatę przeznaczoną na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych, zwaną dalej „opłatą jakościową”. Opłata jakościowa stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

5. Z obowiązku uiszczania opłat, o których mowa w ust. 1, są wyłączone służby, o których mowa w art. 86m ust. 1, w przypadku przeprowadzania badań technicznych pojazdów służb przez upoważnione komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86m ust. 2 pkt 1.

6. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 1, nie może przekroczyć 600 zł.

7. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 1, za przeprowadzenie badania technicznego tramwaju albo trolejbusu nie może przekroczyć 1800 zł.

8. Maksymalna wysokość opłaty jakościowej nie może przekroczyć 3,50 zł.

9. Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie pobiera się niezależnie od opłaty za przeprowadzenie badania technicznego w wysokości odpowiadającej 50% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego.

10. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

11. Podmioty obowiązane do odprowadzenia opłaty jakościowej oraz opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie są obowiązane:

- 1) odprowadzać należne kwoty na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym kwoty zostały pobrane;
- 2) sporządzać i przekazywać 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 przeprowadzonych badaniach technicznych oraz pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie

badania technicznego po wyznaczonej dacie, a także odprowadzonych opłatach jakościowych.

12. Od nieterminowo odprowadzonych opłat, o których mowa w ust. 11, pobiera się odsetki za zwłokę, w wysokości odsetek za nieterminowe regulowanie zobowiązań podatkowych.

13. Do należności z tytułu opłat, o których mowa w ust. 11, oraz odsetek za zwłokę od tych opłat stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa, z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

14. Ściągnięcie należności z tytułu należnych opłat, o których mowa w ust. 11, oraz odsetek za zwłokę od tych opłat następuje na podstawie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

15. Ściągnięte należności z tytułu należnych opłat:

- 1) jakościowych i odsetek za zwłokę od tych opłat,
- 2) za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie i odsetek za zwłokę od tych opłat, pomniejszonych o koszty egzekucji administracyjnej – stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

16. Obowiązek uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 2, nie dotyczy pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3, oraz tramwajów.

17. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu, w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym zostały przekazane sprawozdania, o których mowa w ust. 11 pkt 2, miesięczne sprawozdanie zawierające informacje o wysokości środków pobranych i odprowadzonych przez podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów z tytułu opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 3.

18. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu, w terminie do 20. dnia każdego miesiąca następującego po każdym kwartale, kwartalne sprawozdanie zawierające informacje o wysokości środków otrzymanych z tytułu odprowadzanych opłat jakościowych i ściągniętych należności z tytułu należnych opłat jakościowych oraz odsetek za zwłokę od tych opłat.

19. W przypadku dokonywania opłat, o których mowa w ust. 1, w obrocie bezgotówkowym, za ich uiszczenie uważa się złożenie przez właściciela lub posiadacza pojazdu dyspozycji obciążenia rachunku bankowego, rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, rachunku płatniczego w instytucji płatniczej lub instytucji pieniądza elektronicznego na podstawie polecenia przelewu lub za pomocą innego niż polecenie przelewu instrumentu płatniczego.

20. Opłaty, o których mowa w ust. 1, mogą być uiszczone w terminie późniejszym, jeżeli wynika to z umowy zawartej pomiędzy przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów a właścicielem lub posiadaczem pojazdu.

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

- 1) sposób ewidencjonowania i odprowadzania opłaty jakościowej oraz pobierania, uiszczania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tych opłat;
- 2) szczegółowy zakres informacji i danych przekazywanych w sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 11 pkt 2, oraz jego wzór.

22. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 21, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:

- 1) przypadki odprowadzania opłaty jakościowej oraz opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz konieczność jednolitego postępowania podmiotów obowiązanych do ewidencjonowania i odprowadzania opłaty jakościowej oraz pobierania, uiszczania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie;
- 2) konieczność ujednolicenia miesięcznych sprawozdań.

23. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty jakościowej, uwzględniając koszty realizacji przez Transportowy Dozór Techniczny zadań, o których mowa w art. 82 ust. 4, oraz wysokość przychodów Transportowego Dozoru Technicznego z pozostałych źródeł, o których mowa w art. 82 ust. 3.

Art. 85. 1. Organ właściwy w sprawach rejestracji wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego w przypadku:

- 1) rejestracji pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) zawiadomienia o zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 3;
- 3) wydania nowego dowodu rejestracyjnego albo wtórnika dowodu rejestracyjnego na wniosek właściciela pojazdu;
- 4) ponownego dopuszczenia pojazdu do ruchu po jego czasowym wycofaniu, o którym mowa w art. 78a, w przypadku wolnego miejsca w dowodzie rejestracyjnym.

2. Po przeprowadzonym badaniu technicznym diagnosta wydaje właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

3. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, termin następnego badania technicznego diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu po stwierdzeniu pozytywnego wyniku badania technicznego.

4. W przypadku wolnego miejsca w dowodzie rejestracyjnym w odpowiedniej rubryce diagnosta wpisuje również do dowodu rejestracyjnego termin następnego badania technicznego.

5. Wpis terminu następnego badania technicznego dokonany w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i dowodzie rejestracyjnym jest opatrzony:

- 1) pieczętąką diagnosty, która zawiera numer ewidencyjny diagnosty i kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów;
- 2) podpisem diagnosty.

6. Na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, w której zostało przeprowadzone badanie techniczne, wydaje, na podstawie danych z rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów, wtórnik zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

7. W przypadku, o którym mowa w art. 86h ust. 1, wtórnik zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wydaje Dyrektor

Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie danych z rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów, o ile taki posiada.

8. W przypadku przeprowadzenia okresowego badania technicznego nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą tego badania, termin następnego okresowego badania technicznego ustala się, licząc od wyznaczonej daty tego badania.

9. W przypadku przeprowadzenia okresowego badania technicznego:

1) wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą tego badania,

2) po wyznaczonej dacie tego badania

– termin następnego okresowego badania technicznego ustala się, licząc od daty przeprowadzenia tego badania.

Art. 86. 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 od dnia przeprowadzenia tego badania, przedstawić pojazd do ponownego badania technicznego, które przeprowadza Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

2. W przypadku gdy:

1) w ocenie organu rejestrującego istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa,

2) komórka nadzoru TDT, o której mowa w art. 86j ust. 1, wystąpi z wnioskiem, o którym mowa w art. 86j ust. 8 pkt 6

– organ rejestrujący kieruje pojazd do ponownego badania technicznego, które przeprowadza Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

3. Koszty ponownego badania technicznego przeprowadzanego na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu w przypadku braku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa właściciel lub posiadacz pojazdu.

4. Koszty ponownego badania technicznego przeprowadzanego w przypadkach, o których mowa w ust. 2, oraz na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu w przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, są pokrywane ze środków, o których mowa w art. 82 ust. 3.”,

b) dodaje się rozdziały 4–6 w brzmieniu:

„Rozdział 4

Stacje kontroli pojazdów

Art. 86a. 1. Badanie techniczne przeprowadza się w:

- 1) podstawowej stacji kontroli pojazdów albo
- 2) okręgowej stacji kontroli pojazdów

– z zastrzeżeniem ust. 4 i 8.

2. W podstawowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:

- 1) okresowe badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem ust. 6;
- 2) dodatkowe badania techniczne w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w pkt 1, z zastrzeżeniem ust. 6 i 7;
- 3) badania techniczne przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami określonymi w pkt 1, o ile stacja spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 1.

3. W okręgowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:

- 1) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 7;
- 2) badania pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi.

4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego:

- 1) przeprowadza dodatkowe badania techniczne pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian, wymian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, skutkujących zmianą układu napędowego, zmianą masy, zmianą wymiarów lub zmianą nacisków lub w którym dokonano zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus i zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny;
- 2) umieszcza numer nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonuje i umieszcza tabliczki znamionowe zastępcze;
- 3) przeprowadza ponowne badania techniczne, o których mowa w art. 86 ust. 1 i 2.

5. Badanie techniczne ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej może być przeprowadzane w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów, jeżeli

infrastruktura ta spełnia wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 2 oraz jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe określone w tych przepisach.

6. Okresowe i dodatkowe badanie techniczne pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, dodatkowe badanie techniczne autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, a także 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 oraz badanie co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego, są przeprowadzane wyłącznie w okręgowej stacji kontroli pojazdów.

7. Dodatkowe badanie techniczne pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian, wymian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, skutkujących zmianą układu napędowego, zmianą masy, zmianą wymiarów lub zmianą nacisków lub w którym dokonano zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus i zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny, oraz ponowne badania techniczne, o których mowa w art. 86 ust. 1 i 2, są przeprowadzane wyłącznie przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, z zastrzeżeniem art. 86m ust. 3 pkt 3.

8. Czynności, o których mowa w ust. 4, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wykonuje w stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy lub innego podmiotu, z którymi zawarł umowę cywilnoprawną.

9. Na stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w ust. 8, czynności, o których mowa w ust. 4, wykonują wyłącznie upoważnieni pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego.

10. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi w systemie teleinformatycznym wykaz stacji kontroli pojazdów, w których są wykonywane czynności, o których mowa w ust. 4. Wykaz jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego.

11. Wykaz, o którym mowa w ust. 10, zawiera adres stacji kontroli pojazdów oraz zakres czynności, jakie są na niej wykonywane.

12. Informacje, o których mowa w ust. 11, umieszcza się w wykazie, o którym mowa w ust. 10, niezwłocznie po zawarciu umowy, o której mowa w ust. 8.

Art. 86b. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. poz. 646, 1479, 1629 i 1633) i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

2. Stacje kontroli pojazdów mogą prowadzić również:

- 1) służby, o których mowa w art. 86m ust. 1 – w zakresie i na zasadach określonych w art. 86m,
 - 2) inne podmioty niebędące przedsiębiorcami
- pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w ust. 5 pkt 4 i 5.

3. Do podmiotów, o których mowa w ust. 2 pkt 2, stosuje się przepisy ust. 5 pkt 1 i 3, z tym że wymaganie w zakresie niekaralności dotyczy kierownika podmiotu, ust. 6, art. 84 ust. 3 pkt 1, ust. 4, 11 i 20, art. 86a ust. 5, art. 86d ust. 1, 3 i 7, art. 86e ust. 3 i 5, art. 86f ust. 2, art. 86g ust. 1–3, 7 i 8, art. 86h ust. 1 pkt 1 i pkt 2 lit. a, b i d, ust. 2–4, 6 i 7, art. 86i ust. 1, 2 i 4, art. 86l, art. 86r ust. 4 oraz art. 86s ust. 1.

4. Środki publiczne przekazywane na działalność podstawową podmiotów, o których mowa w ust. 2 pkt 2, nie mogą być wykorzystane w związku z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów.

5. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który:

- 1) ma siedzibę lub oddział, a w przypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą – miejsce wykonywania działalności, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego została otwarta likwidacja lub ogłoszono upadłość;
- 3) nie został prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności

dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe – dotyczy osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą lub członków organów osoby prawnej;

- 4) posiada wymagane wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące przeprowadzanie odpowiedniego zakresu badań technicznych zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań;
- 5) zatrudnia diagnostów.

6. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza na wniosek przedsiębiorcy, po wniesieniu opłaty na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego, sprawdzenie stacji kontroli pojazdów w zakresie spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 5 pkt 4. Z czynności sprawdzających jest sporządzany protokół.

7. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 6, nie może przekroczyć 700 zł.

8. Opłata, o której mowa w ust. 6, stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

9. W przypadku łączenia, podziału lub przekształcenia przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na podstawie przepisów ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1577 oraz z 2018 r. poz. 398, 650 i 1544), przedsiębiorca powstały w wyniku połączenia, podziału lub przekształcenia, który chce prowadzić stację kontroli pojazdów, jest obowiązany, w terminie 30 dni od dnia połączenia, podziału lub przekształcenia, poddać się procedurze sprawdzenia, o której mowa w ust. 6.

Art. 86c. 1. Organem właściwym do prowadzenia i aktualizowania rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, jest prowadzony w systemie teleinformatycznym i jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego. Rejestr jest jawny, z wyjątkiem danych, o których mowa w art. 86d ust. 2 pkt 2, 7 i 8 oraz w art. 86e ust. 4 pkt 4.

3. Za wpis do rejestru, o którym mowa w ust. 1, jest pobierana opłata:

- 1) rejestracyjna, stanowiąca przychód Transportowego Dozoru Technicznego;
- 2) ewidencyjna.

4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3 pkt 1, nie może przekroczyć 200 zł.

Art. 86d. 1. W celu uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów przedsiębiorca składa wnioski o wpis do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Wniosek o wpis zawiera następujące dane:

- 1) firmę przedsiębiorcy albo nazwę podmiotu;
- 2) siedzibę i adres wykonywania działalności;
- 3) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym – o ile przedsiębiorca taki numer posiada, oraz numer identyfikacyjny REGON – o ile wnioskodawca taki numer 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) adres stacji kontroli pojazdów wnioskodawcy;
- 6) zakres badań technicznych, jakie wnioskodawca zamierza przeprowadzać na stacji kontroli pojazdów;
- 7) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami dokumentów uprawniających do przeprowadzania badań technicznych;
- 8) numer protokołu ze sprawdzenia, o którym mowa w art. 86b ust. 6, sporządzonego nie wcześniej niż 30 dni przed dniem złożenia wniosku, potwierdzającego spełnienie wymagań, o których mowa w art. 86b ust. 5 pkt 4.

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

„Oświadczam, że:

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

4. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, zawiera również:

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

5. Jeżeli wnioskodawca nie jest osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą, oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, składają wszystkie osoby uprawnione do reprezentacji wnioskodawcy.

6. 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.

7. W celu uzyskania wpisu kolejnej stacji kontroli pojazdów do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów przedsiębiorca jest obowiązany złożyć kolejny wniosek o wpis.

Art. 86e. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego po otrzymaniu wniosku o wpis wraz z oświadczeniem, o którym mowa w art. 86d ust. 3, oraz wniesieniu opłat, o których mowa w art. 86c ust. 3:

- 1) dokonuje wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów;
- 2) nadaje stacji kontroli pojazdów kod rozpoznawczy;
- 3) wydaje zaświadczenie potwierdzające wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest obowiązany dokonać wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w terminie 7 dni od dnia wpływu do niego wniosku o wpis wraz z oświadczeniem, o którym mowa w art. 86d ust. 3, oraz wniesieniu opłat, o których mowa w art. 86c ust. 3.

3. Jeżeli Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie dokona wpisu w terminie, o którym mowa w ust. 2, a od dnia wpływu do niego wniosku o wpis

upłynęło 14 dni, przedsiębiorca może rozpocząć działalność. Nie dotyczy to przypadku, gdy Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego 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.

4. W rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów umieszcza się:

- 1) datę wpisu oraz datę wykreślenia;
- 2) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów;
- 3) dane, o których mowa w art. 86d ust. 2;
- 4) numer protokołu ze sprawdzenia uzupełniającego, jeżeli zostało przeprowadzone.

5. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany do posługiwania się pieczętą zawierającą kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów zgodną z wzorem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 4 lit. c.

Art. 86f. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prostuje z urzędu wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów zawierający oczywiste błędy lub niezgodności ze stanem faktycznym.

2. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany złożyć do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego wnioski o:

- 1) zmianę danych, o których mowa w art. 86d ust. 2,
- 2) przeprowadzenie sprawdzenia uzupełniającego – w przypadku zmiany stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów,
- 3) wykreślenie z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w związku z zawieszeniem albo zakończeniem wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów – w terminie 7 dni od dnia, w którym nastąpiła zmiana lub przedsiębiorca zawiesił albo zakończył wykonywanie działalności gospodarczej.

Art. 86g. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany uzyskać nowy wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w przypadku zmiany:

- 1) zakresu badań technicznych, jakie będą przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów;
- 2) stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów.

2. Uzyskanie nowego wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów nie jest wymagane w przypadku zmiany stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów, jeżeli zostały one poddane na wniosek przedsiębiorcy sprawdzeniu uzupełniającemu przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Sprawdzenie uzupełniające przeprowadza się po wniesieniu opłaty na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego.

3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w toku sprawdzenia uzupełniającego dokonuje weryfikacji posiadania przez przedsiębiorcę wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów w zakresie zgłoszonym we wniosku, o którym mowa w ust. 2, i podejmuje czynności, jak w toku sprawdzenia, o którym mowa w art. 86b ust. 6.

4. Z przeprowadzenia sprawdzenia uzupełniającego sporządza się protokół.

5. Opłata, o której mowa w ust. 2, stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

6. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 2, nie może przekroczyć 700 zł.

7. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w odniesieniu do wyposażenia kontrolno-pomiarowego przekazanego do kontroli metrologicznej lub naprawy, jeżeli przedsiębiorca zawiadomi Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego o tym przekazaniu w terminie 2 dni od dnia jego dokonania.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, przedsiębiorca jest obowiązany przekazać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 1, uzyskane po przeprowadzonej kontroli

metrologicznej lub dokonanej naprawie, niezwłocznie, nie później niż w dniu użycia do badania technicznego tego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.

Art. 86h. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów:

- 1) na jego wniosek;
- 2) z urzędu w przypadku:
 - a) wydania decyzji o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów,
 - b) uzyskania informacji o zawieszeniu wykonywania działalności gospodarczej albo wykreśleniu przedsiębiorcy z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub Krajowego Rejestru Sądowego,
 - c) uzyskania informacji o zgonie przedsiębiorcy,
 - d) uzyskania informacji o zaprzestaniu spełniania wymagań, o których mowa w art. 86b ust. 5 pkt 2 lub 3,
 - e) gdy przedsiębiorca powstały w wyniku połączenia, podziału lub przekształcenia, który chce prowadzić stację kontroli pojazdów, nie podda się procedurze sprawdzenia, o której mowa w art. 86b ust. 6, w terminie, o którym mowa w ust. 9.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje decyzję o zakazie przeprowadzania badań technicznych na stacji kontroli pojazdów w przypadku:

- 1) gdy stacja nie została poddana sprawdzeniu uzupełniającemu, o którym mowa w art. 86g ust. 2, z przyczyn leżących po stronie przedsiębiorcy;
- 2) gdy stacja nie została poddana kontroli, o której mowa w art. 86j ust. 8 pkt 1–4, z przyczyn leżących po stronie przedsiębiorcy;
- 3) gdy przedsiębiorca nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów lub przeprowadzania badań technicznych w wyznaczonym terminie;
- 4) stwierdzenia przeprowadzania badań technicznych na stacji kontroli pojazdów przez nieuprawnioną osobę.

3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a, w przypadku gdy przedsiębiorca:

- 1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 86d ust. 3, niezgodne ze stanem faktycznym;
- 2) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

4. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest co najmniej dwukrotne niedopełnienie przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów obowiązków, o których mowa w art. 86i ust. 1 i 2.

5. Decyzje, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a i ust. 2, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.

6. Przedsiębiorca, którego wykreślono z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, na podstawie decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a, może uzyskać ponowny wpis do tego rejestru nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania tej decyzji.

7. Przepis ust. 6 stosuje się do przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Nie dotyczy to sytuacji określonej w art. 86e ust. 3.

Art. 86i. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów zapewnia przeprowadzanie badań technicznych zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem ich przeprowadzania, przez diagnostów, przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w wymaganych warunkach lokalowych.

2. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów prowadzi, z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego, rejestr przeprowadzonych badań technicznych pojazdów.

3. W rejestrze, o którym mowa w ust. 2, gromadzi się następujące dane:

- 1) identyfikujące pojazd;
- 2) o dowodzie rejestracyjnym lub pozwoleniu czasowym oraz ich wtórnikach;
- 3) o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego;
- 4) techniczne o pojeździe;
- 5) o badaniach technicznych;

6) o innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.

4. Pieczętki oraz rejestr, o którym mowa w ust. 2, w formie informatycznego nośnika danych przedsiębiorca przekazuje niezwłocznie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku:

- 1) wykreślenia przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów;
- 2) zmiany podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów;
- 3) niespełnienia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów któregokolwiek z wymagań określonych w art. 86b ust. 5;
- 4) wydania decyzji o zakazie przeprowadzania badań technicznych na stacji kontroli pojazdów, o której mowa w art. 86h ust. 2.

Art. 86j. 1. Nadzór nad badaniami technicznymi oraz przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów sprawuje wyodrębniona komórka organizacyjna Transportowego Dozoru Technicznego, zwana dalej „komórką nadzoru TDT”.

2. Czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy komórki nadzoru TDT, na podstawie upoważnienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz legitymacji służbowej.

3. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać pracownicy komórki nadzoru TDT, którzy:

- 1) posiadają co najmniej wykształcenie średnie,
 - 2) przeszli odpowiednie szkolenie
- zgodne z normą przenoszącą normę EN ISO/IEC 17020.

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

5. Pracownicy komórki nadzoru TDT nie mogą:

- 1) być zatrudnieni na stacji kontroli pojazdów;
- 2) prowadzić działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów;

- 3) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnością i niezależnością wykonywanych czynności kontrolnych;
- 4) pozostawać w takim stosunku z przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, że może to wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych.

6. Pracownicy komórki nadzoru TDT składają oświadczenia o niezachodzeniu okoliczności określonych w ust. 5. Oświadczenia 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.

7. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wyłącza pracowników komórki nadzoru TDT od udziału w czynnościach kontrolnych w ramach nadzoru nad badaniami technicznymi oraz przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów w przypadku, gdy pracownicy wykonujący czynności kontrolne są powiązani z przedsiębiorcą albo innym podmiotem w taki sposób, że może to powodować konflikt interesów, zagrażać ich niezależności lub wpływać na wykonywane przez nich czynności kontrolne.

8. W ramach wykonywanego nadzoru komórka nadzoru TDT:

- 1) przeprowadza kontrolę i weryfikuje wyniki wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę w zakresie:
 - a) analizy wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek,
 - b) analizy i weryfikacji wyników pomiarów z urządzeń do badania skuteczności i równomierności działania hamulców,
 - c) analizy wyników pomiarów z analizatora spalin albo dymomierza w zakresie emisji szkodliwych substancji,
 - d) prawidłowości prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów,

- e) fotograficznego udokumentowania obecności pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86m ust. 1;
- 2) przeprowadza, co najmniej raz w roku kalendarzowym, kontrole okresowe sprawdzające przedsiębiorców i inne podmioty prowadzących stacje kontroli pojazdów w zakresie:
 - a) zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 86b ust. 5,
 - b) prawidłowości przeprowadzania badań technicznych,
 - c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji,
 - d) weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych;
- 3) przeprowadza, na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, kontrole doraźne, w trakcie których diagnosta zatrudniony na stacji kontroli pojazdów pod nadzorem pracownika komórki nadzoru TDT wykonuje czynności odpowiadające zakresowi przeprowadzonego badania technicznego w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, który został poddany badaniu technicznemu na tej stacji;
- 4) przeprowadza analizę skarg, wniosków, statystyk i wydanych zaleceń pokontrolnych, na podstawie których może również wszczynać doraźne kontrole, obejmujące w całości albo w części czynności, o których mowa w pkt 1 i 2;
- 5) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów i przeprowadzania badań technicznych;
- 6) może wystąpić z wnioskiem do organu rejestrującego o skierowanie pojazdu na ponowne badanie techniczne, o którym mowa w art. 86 ust. 2, w przypadku uzasadnionego podejrzenia przeprowadzenia badania technicznego z naruszeniem przepisów prawa.

9. Kontrole są przeprowadzane w obecności przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących kontrolowane stacje kontroli pojazdów lub diagnosty, który jest tam zatrudniony.

10. Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy komórki nadzoru TDT podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym.

11. W ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy komórki nadzoru TDT 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;
- 4) rejestrowania przeprowadzanej kontroli na nośnikach audiowizualnych.

12. Po przeprowadzeniu kontroli pracownik komórki nadzoru TDT sporządza pisemny protokół z dokonanych czynności i stwierdzonego stanu faktycznego. Protokół podpisuje przedsiębiorca albo kierownik podmiotu lub zatrudniony diagnosta obecni przy kontroli, którzy mogą wnieść do protokołu zastrzeżenia lub odmówić jego podpisania. W przypadku odmowy podpisania protokołu sporządza się stosowną adnotację w protokole.

13. Komórka nadzoru TDT w danym roku kalendarzowym obejmuje kontrolą, o której mowa w ust. 8 pkt 1, nie mniej niż 0,5% liczby badań technicznych przeprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzedzającym.

14. Komórka nadzoru TDT poddaje analizie statystycznej wyniki uzyskane w toku kontroli, o których mowa w ust. 8 pkt 1–4, i przekazuje je ministrowi właściwemu do spraw transportu do końca czerwca roku następującego po roku kalendarzowym objętym analizą.

15. Do kontroli przeprowadzanych przez komórkę nadzoru TDT stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców, z wyjątkiem art. 48 ust. 1 oraz art. 54, których nie stosuje się do kontroli, o których mowa w ust. 8 pkt 1, 3 i 4.

Art. 86k. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne odpowiednio do ich rodzajów oraz zakresów badań technicznych;
- 2) wymagania dla infrastruktury innej niż stacja kontroli pojazdów, w której mogą być przeprowadzane badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe, które musi posiadać przedsiębiorca albo inny podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów w celu przeprowadzenia tych badań;
- 3) sposób nadawania stacji kontroli pojazdów kodu rozpoznawczego;
- 4) wzory:
 - a) wniosku o:
 - wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,
 - zmianę danych zawartych w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,
 - wykreślenie z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,
 - b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,
 - c) pieczętek stacji kontroli pojazdów;
- 5) wysokość opłat za:
 - a) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,
 - b) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86b ust. 6,
 - c) sprawdzenie uzupełniające, o którym mowa w art. 86g ust. 2,
 - d) przeprowadzenie badań technicznych, o których mowa w art. 81 ust. 1,
 - e) przeprowadzenie badań technicznych tramwajów i trolejbusów;
- 6) sposób ustalania wysokości opłat za przeprowadzenie badań technicznych.

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

- 1) warunki techniczne oraz specyfikę konstrukcji pojazdów podlegających badaniom technicznym oraz proces zużywania podstawowych części i elementów wyposażenia tych pojazdów mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz postęp techniczny w rozwoju konstrukcji pojazdów;
- 2) wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki gwarantujące przeprowadzanie badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych zgodnie z zakresem i sposobem przeprowadzania tych badań oraz potrzebę zwiększenia dostępności przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych;
- 3) konieczność zapewnienia jednolitego systemu identyfikacji stacji kontroli pojazdów;
- 4) potrzebę ujednoczenia dokumentów i pieczętek oraz ułatwienie ich identyfikacji, a także potrzebę prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji;
- 5) koszty związane z wykonywaniem czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 5, w tym nakład pracy związanej z wykonaniem danej czynności i poziom kosztów jej realizacji oraz zasady proporcjonalności opłat.

Art. 86l. Przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów zabrania się:

- 1) pobierania opłat za przeprowadzenie badania technicznego w wysokości innej niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 5 lit. d;
- 2) przyjmowania i oferowania korzyści materialnych lub osobistych, a także nieodpłatnych usług za przeprowadzenie badania technicznego lub w powiązaniu z tym badaniem.

Art. 86m. 1. Do badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji 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 nie stosuje się przepisów art. 86b ust. 6 oraz art. 86c–86l.

2. Badania techniczne pojazdów służb, o których mowa w ust. 1, są przeprowadzane:

- 1) przez upoważnione komórki organizacyjne służb, o których mowa w ust. 1, lub stacje kontroli pojazdów prowadzone przez służby, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem pojazdów obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz pojazdów Państwowej Straży Pożarnej;
- 2) w stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86a ust. 1.

3. Komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów, o których mowa w ust. 2 pkt 1:

- 1) są upoważnione do przeprowadzania badań technicznych wyłącznie w odniesieniu do pojazdów służb, o których mowa w ust. 1;
- 2) mogą w ramach współpracy przeprowadzać badania techniczne pojazdów innej służby niż właściwa dla komórki organizacyjnej lub stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badanie;
- 3) mogą przeprowadzać badania techniczne oraz wykonywać czynności, o których mowa w art. 86a ust. 4 pkt 1 i 2, o ile posiadają uprawnienia okręgowych stacji kontroli pojazdów.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, badania techniczne pojazdów innej służby niż właściwa dla komórki organizacyjnej lub stacji kontroli pojazdów przeprowadza się na podstawie pisemnej zgody kierownika komórki lub jednostki organizacyjnej, której stacja kontroli pojazdów podlega, albo pisemnego porozumienia zawartego między kierownikami tych jednostek organizacyjnych.

5. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów służb, o których mowa w ust. 2 pkt 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, Komendant Służby Ochrony Państwa, Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego oraz Szef Krajowej Administracji Skarbowej.

6. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, minister właściwy do spraw finansów publicznych oraz Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz po zasięgnięciu opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, Komendanta Służby Ochrony Państwa, Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Szefa Służby Wywiadu Wojskowego określają, w drodze rozporządzenia:

- 1) jednostki lub komórki organizacyjne wyznaczone do nadzoru i upoważnione do wykonywania czynności kontrolnych oraz wydające upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych, wzory dokumentów związanych z uzyskaniem upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych oraz wzór upoważnienia do ich przeprowadzania,
 - 2) wymagania w stosunku do komórek organizacyjnych i stacji kontroli pojazdów upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych,
 - 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych,
 - 4) warunki i terminy przeprowadzania badań technicznych
- uwzględniając warunki techniczne oraz specyfikę konstrukcji pojazdów służb oraz warunki i wymagania gwarantujące przeprowadzanie odpowiedniego zakresu i częstotliwości badań technicznych tych pojazdów wynikające z przeznaczenia pojazdów służb, o których mowa w ust. 1, oraz konieczność należytej ochrony zadań związanych z bezpieczeństwem państwa i potrzebę ujednoczenia stosowanych dokumentów.

Rozdział 5

Diagności

Art. 86n. 1. Badania techniczne przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów albo diagnosta zatrudniony przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Diagnosta przeprowadza badanie techniczne zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem jego przeprowadzenia oraz przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.

Art. 86o. 1. Diagnostą może zostać osoba, która:

- 1) posiada odpowiednie wykształcenie i praktykę;

- 2) ukończyła albo odbyła:
 - a) szkolenie dla kandydatów na diagnostów potwierdzone zaświadczeniem o jego ukończeniu albo
 - b) kształcenie w formie zajęć szkolnych prowadzonych dla uczniów przez szkołę, jeżeli w podstawie programowej kształcenia w danym zawodzie jest przewidziane uzyskanie umiejętności do przeprowadzania badań technicznych zgodnie z programem szkolenia kandydatów na diagnostów określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 86y ust. 1 pkt 1, albo
 - c) studia wyższe na kierunku, dla którego program kształcenia przewiduje efekty kształcenia odpowiadające efektom szkolenia wymaganym w programie szkolenia kandydatów na diagnostów określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 86y ust. 1 pkt 1;
 - 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 umyślnie przestępstwo skarbowe,
 - b) przeciwko wiarygodności dokumentów.
2. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 1 pkt 1, rozumie się:
- 1) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych mechanika lub 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 technicznych uzyskane na kierunku studiów przyporządkowanym do dyscyplin naukowych: automatyka i robotyka, budowa i eksploatacja maszyn, elektronika, elektrotechnika lub mechanika 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 oraz posiadanie dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika 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
- 4) 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 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.

3. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 2, wlicza się maksymalnie 3 miesiące praktyki odbytej na stacji kontroli pojazdów.

4. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, wlicza się praktykę objętą programem kształcenia na studiach pod warunkiem, że praktyka jest odbywana na podstawie umowy dotyczącej praktyki zawartej między uczelnią a stacją obsługi pojazdów, stacją kontroli pojazdów, zakładem (warsztatem) naprawy pojazdów lub podmiotem, o którym mowa w art. 86m ust. 2 pkt 1, albo na podstawie umowy o praktykę absolwencką.

Art. 86p. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty.

3. 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. 86o ust. 1. Opłata jest wnoszona na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego i stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

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

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 86o ust. 1 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. 86o ust. 1 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.

6. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do 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 warsztatów doskonalenia zawodowego.

7. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zawiesza, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku:

- 1) naruszenia przez diagnostę obowiązków, o których mowa w art. 86r ust. 1 pkt 3;
- 2) bezskutecznego upływu terminów, o których mowa w ust. 6.

8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przywraca diagnoście, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku usunięcia naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia świadectwa.

9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa świadectwo kompetencji diagnosty, w drodze decyzji, w przypadku:

- 1) zaprzestania spełniania przez diagnostę wymagań, o których mowa w art. 86o ust. 1 pkt 4;
- 2) rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych.

10. 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.

11. 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 Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofnął świadectwo kompetencji diagnosty, oraz
- 2) po odbyciu szkolenia, o którym mowa w art. 86o ust. 1 pkt 2 lit. a, oraz złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego.

12. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego informuje przedsiębiorcę i inny podmiot prowadzących stacje kontroli pojazdów, w których diagnosta przeprowadza badania techniczne, o zawieszeniu, przywróceniu oraz cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty.

13. Decyzjom, o których mowa w ust. 7–9, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 86q. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi w systemie teleinformatycznym rejestr diagnostów.

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 – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,
 - d) adres zamieszkania,
 - e) numer świadectwa kompetencji diagnosty;
- 2) dane dotyczące nazwy, adresu i kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony;

3) informacje o statusie wydanego diagnoście świadectwa kompetencji diagnosty.

3. W przypadku diagnosty zatrudnionego w komórce organizacyjnej lub stacji kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86m 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 świadectwa kompetencji diagnosty – wpisuje informacje o zawieszeniu, przywróceniu i cofnięciu w rejestrze diagnostów;
- 3) przekazania informacji, o których mowa w art. 86r ust. 1 pkt 3 lit. a i art. 86s ust. 1 – aktualizuje dane w rejestrze diagnostów.

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 oraz pkt 3.

Art. 86r. 1. 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. 86o ust. 1 pkt 4 oraz art. 86q 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.

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 zawiadania o zaistniałych okolicznościach Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

3. Diagnosta podlega wyłączeniu od przeprowadzenia badania technicznego w przypadku, gdy:

- 1) jest małżonkiem, krewnym lub powinowatym do drugiego stopnia właściciela lub posiadacza pojazdu;
- 2) był świadkiem lub biegłym w postępowaniu, którego przedmiotem był badany pojazd.

4. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, który jest jednocześnie właścicielem lub posiadaczem badanego pojazdu, jest obowiązany zapewnić warunki organizacyjne umożliwiające diagnoście zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności 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.

Art. 86s. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany do przekazywania Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego informacji o zatrudnieniu albo ustaniu zatrudnienia diagnosty niezwłocznie, nie później niż w terminie 7 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia.

2. Obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się do diagnostów przeprowadzających badania techniczne w komórkach organizacyjnych lub na stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86m ust. 2 pkt 1.

Art. 86t. 1. Szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz warsztaty doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów, zwany dalej „ośrodkiem szkolenia”.

2. Szkolenia i warsztaty, o których mowa 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 wydaje zaświadczenia o ukończeniu:

- 1) szkolenia dla kandydatów na diagnostów,
- 2) warsztatów doskonalenia zawodowego

– pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.

Art. 86u. 1. Ośrodek szkolenia może prowadzić przedsiębiorca, który:

- 1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzanych szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego, w tym salę wykładową i pomieszczenie biurowe;
- 2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych;
- 3) zapewnia prowadzenie szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających:
 - a) 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,
 - b) udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją,
 - c) 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.

2. Seminaria, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, przeprowadza Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie rzadziej niż raz na kwartał w danym roku kalendarzowym i obejmują one przepisy dotyczące badań technicznych.

3. Za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, jest pobierana opłata. Opłata jest wnoszona przed rozpoczęciem seminariów na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego i stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

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

5. Uczestnictwo w seminariach jest potwierdzane zaświadczeniem wydawanym przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 86v. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia 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.

2. Działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia mogą prowadzić również jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, które spełniają wymagania określone w art. 86u ust. 1 pkt 1–4 i pkt 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, 7, 15 i 18 oraz art. 86w ust. 5 i 8–11.

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

5. Rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w systemie teleinformatycznym. Rejestr jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego, z wyjątkiem danych, o których mowa w ust. 6 pkt 6 w zakresie tytułu prawnego do dysponowania stacją kontroli pojazdów.

6. W celu uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia przedsiębiorca składa wniosek o wpis do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Wniosek o wpis zawiera 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) adres ośrodka szkolenia;
- 6) adres 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 i warsztatów doskonalenia zawodowego.

7. 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 są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia, określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”.

8. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 7, 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.

9. Jeżeli wnioskodawca nie jest osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą, oświadczenie, o którym mowa w ust. 7, składają wszystkie osoby uprawnione do reprezentacji wnioskodawcy.

10. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 7, 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. Za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia jest pobierana opłata. Opłata stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i jest wnoszona na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego.

12. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 11, nie może przekroczyć 200 zł.

13. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego po otrzymaniu wniosku o wpis wraz z oświadczeniem, o którym mowa w ust. 7, oraz wniesieniu opłaty, o której mowa w ust. 11:

- 1) dokonuje wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia;
- 2) nadaje ośrodkowi szkolenia numer ewidencyjny;
- 3) wydaje zaświadczenie potwierdzające wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

14. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest obowiązany dokonać wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia w terminie 7 dni od dnia wpływu do niego wniosku o wpis wraz z oświadczeniem, o którym mowa w ust. 7, oraz wniesieniu opłaty, o której mowa w ust. 11.

15. Jeżeli Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie dokona wpisu w terminie, o którym mowa w ust. 14, a od dnia wpływu do niego wniosku o wpis upłynęło 14 dni, przedsiębiorca może rozpocząć działalność. Nie dotyczy to przypadku, gdy Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego 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.

16. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia umieszcza i aktualizuje dane, o których mowa w ust. 6.

17. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prostuje z urzędu wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia zawierający oczywiste błędy lub niezgodności ze stanem faktycznym.

18. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia jest obowiązany:

- 1) złożyć do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego wniosek o zmianę wpisu w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia w przypadku zmiany danych, o których mowa w ust. 6, w terminie 14 dni od dnia, w którym nastąpiła zmiana tych danych;
- 2) przekazać do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego informację o zakończeniu prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia – w terminie 14 dni od dnia zakończenia prowadzenia działalności.

Art. 86w. 1. Nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia sprawuje komórka nadzoru TDT.

2. Komórka nadzoru TDT przeprowadza kontrole okresowe co najmniej raz w roku kalendarzowym.

3. Kontrole okresowe, o których mowa w ust. 2, są prowadzone w zakresie:

- 1) zgodności z programem i właściwej realizacji szkoleń i warsztatów, o których mowa w art. 86t ust. 1;
- 2) spełniania warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia.

4. Do kontroli okresowych, o których mowa w ust. 2, stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

5. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia, jeżeli przedsiębiorca:

- 1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 86v ust. 7, niezgodne ze stanem faktycznym;
- 2) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia;
- 3) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia w wyznaczonym terminie.

6. Rażąco naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest:

- 1) prowadzenie szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z programem;
- 2) prowadzenie szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z warunkami, o których mowa w art. 86u ust. 1 pkt 1–4;
- 3) wystawienie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów lub zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego bez odbycia przewidzianych w programie zajęć.

7. Decyzja, o której mowa w ust. 5, podlega natychmiastowemu wykonaniu.

8. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 5, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego z urzędu wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

9. Przedsiębiorca, którego wykreślono z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, na podstawie decyzji, o której mowa w ust. 5, może uzyskać ponowny wpis do tego rejestru nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania tej decyzji.

10. Przepis ust. 9 stosuje się do przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia. Nie dotyczy to sytuacji określonej w art. 86v ust. 15.

11. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia 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;
- 3) o zaprzestaniu spełniania wymagań, o których mowa w art. 86u ust. 1 pkt 5 lub 6.

Art. 86x. 1. Egzaminy kwalifikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Za egzamin kwalifikacyjny jest pobierana opłata. Opłata stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i jest wnoszona na wyodrębniony rachunek

Transportowego Dozoru Technicznego przed rozpoczęciem egzaminu kwalifikacyjnego.

3. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 2, nie może przekroczyć 270 zł.

4. 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 300 pytań.

5. Egzamin kwalifikacyjny obejmuje:

- 1) część teoretyczną składającą się z:
 - a) części testowej,
 - 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;
- 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.

6. 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 2018 r. poz. 1330 i 1669).

7. Kandydat na diagnostę, w przypadku negatywnego wyniku części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, może zwrócić się do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o ponowną ocenę tej części egzaminu.

Art. 86y. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnej;
- 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;
- 6) sposób i warunki przeprowadzania seminariów, o których mowa w art. 86u ust. 1 pkt 3 lit. c;
- 7) sposób:
 - a) postępowania z dokumentami związanymi z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych i warsztatów doskonalenia zawodowego oraz wzory stosowanych dokumentów,
 - b) prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia;
- 8) wzór:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
 - b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia;
- 9) sposób nadawania ośrodkowi szkolenia numeru ewidencyjnego;
- 10) wysokość opłat za:
 - a) egzamin kwalifikacyjny,
 - b) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
 - c) uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 86u ust. 3.

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

- 1) osiągnięcie 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) zapewnienie jednolitych standardów przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego;
- 5) zapewnienie możliwości weryfikacji wyników części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego;
- 6) konieczność należytej ochrony dokumentacji związanej z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych i warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 7) konieczność ujednoczenia stosowanych dokumentów;
- 8) koszty związane z przeprowadzaniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów i seminariów, o których mowa w art. 86u ust. 3, dokonywaniem wpisów do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia oraz zasady proporcjonalności opłat;
- 9) posiadanie właściwego poziomu wiedzy dla prowadzenia zajęć dydaktycznych w zakresie przeprowadzania badań technicznych.

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

Rozdział 6

Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych pojazdów

Art. 86z. 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 w zakresie spraw związanych z badaniami technicznymi oraz nadzoru nad nimi.”;

19) w art. 129g uchyla się ust. 5;

20) po art. 140ma dodaje się art. 140mb i art. 140mc w brzmieniu:

„Art. 140mb. 1. Przedsiębiorca i inny podmiot prowadzące stacje kontroli pojazdów, którzy wbrew obowiązkowi określonemu w art. 86i ust. 1 dopuszczają do przeprowadzenia badania technicznego:

- 1) przez osobę niebędącą diagnostą,
- 2) niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem lub sposobem jego przeprowadzenia,
- 3) bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub bez wymaganych warunków lokalowych

– 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 okoliczności sprawy i dowody wskazują, że przedsiębiorca albo inny podmiot:

- 1) dochowali należytej staranności w realizacji obowiązków, o których mowa w art. 86i ust. 1 lub
- 2) nie mieli wpływu na powstanie naruszenia.

Art. 140mc. Diagnosta, który wbrew obowiązkowi określonemu w art. 86n ust. 2 przeprowadza badanie techniczne:

- 1) niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem lub sposobem jego przeprowadzenia,
- 2) bez użycia wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego

– podlega karze pieniężnej w wysokości do 2000 zł.”;

21) w art. 140n:

- a) w ust. 1 dodaje się wyrazy „art. 140mb ust. 1 i art. 140mc”,
- b) po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu:
 - „2b. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140mb ust. 1 i art. 140mc, nakłada Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.”,
- c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 2:
 - 1) pkt 1, art. 140mb ust. 1 i art. 140mc, stanowią dochód budżetu państwa;
 - 2) pkt 2, stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.”,
- d) w ust. 6:
 - dodaje się wyrazy „art. 140mb ust. 1 i art. 140mc”,
 - wyrazy „działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa” zastępuje się wyrazami „działu IVa Kodeksu postępowania administracyjnego”,
- e) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:
 - „7. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140m–140mc, podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”;

22) w załączniku nr 1 do ustawy, w tabeli:

- a) w lp. 3 kolumna 3 otrzymuje brzmienie:
 - „a) o naciskach osi nie większych od dopuszczalnych dla danej drogi,
 - b) o rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnej,
 - c) o szerokości nieprzekraczającej 3,2 m,
 - d) o długości nieprzekraczającej:
 - 15 m dla pojedynczego pojazdu,
 - 23 m dla zespołu pojazdów,
 - e) o wysokości nieprzekraczającej 4,3 m;”,
- b) w lp. 7 kolumna 3 otrzymuje brzmienie:
 - „a) o wymiarach lub rzeczywistej masie całkowitej większych od wymienionych w kategoriach I–VI,
 - b) o naciskach osi przekraczających wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t;”.

Art. 2. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1509, 1540, 1552, 1629, 1669 i 1693) w art. 23 w ust. 1 po pkt 16e dodaje się pkt 16f w brzmieniu:

„16f) opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o której mowa w art. 84 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uiszczonej przez właściciela lub posiadacza pojazdu;”.

Art. 3. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1036, 1162, 1291, 1629, 1669 i 1693) w art. 16 w ust. 1 po pkt 19e dodaje się pkt 19f w brzmieniu:

„19f) opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o której mowa w art. 84 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990), uiszczonej przez właściciela lub posiadacza pojazdu;”.

Art. 4. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1351 i 1356) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 44 w ust. 1:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wydawanie świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych oraz wykonywanie innych zadań określonych w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169, 650, 1481 i 1629);”.

b) w pkt 10 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) przygotowywanie projektów aktów prawnych dotyczących warunków technicznych, homologacji, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu, badań technicznych oraz drogowego przewozu towarów niebezpiecznych.”;

2) w art. 50 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) wydawanie świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych oraz wykonywanie innych zadań określonych w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.⁴⁾) w załączniku nr 3 do ustawy, w tabeli:

1) w lp. 1. po pkt 1.15. dodaje się pkt 1.16. w brzmieniu:

1.16. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem, o którym mowa w art. 16c	5000	
---	------	--

2) w lp. 4. pkt 4.7.–4.13. otrzymują brzmienie:

4.7. Wykonywanie przewozu drogowego przez transportującego odpady bez dokumentu potwierdzającego rodzaj transportowanych odpadów, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 24 ust. 7 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach	10 000	
4.8. Wykonywanie przewozu drogowego odpadów przez transportującego odpady bez oznakowania środków transportu, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 24 ust. 7 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach	10 000	
4.9. Wykonywanie przewozu drogowego odpadów przez transportującego odpady w sposób umożliwiający kontakt odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne	10 000	
4.10. Wykonywanie przewozu drogowego odpadów przez transportującego odpady w sposób umożliwiający mieszanie poszczególnych rodzajów odpadów, z wyjątkiem gdy strumień zmieszanych rodzajów odpadów w całości jest kierowany do przetwarzania w tym samym procesie	10 000	
4.11. Wykonywanie przewozu drogowego odpadów przez transportującego odpady w sposób umożliwiający rozprzestrzenianie się odpadów poza środki transportu oraz nieograniczający do minimum uciążliwości zapachowej	10 000	
4.12. Wykonywanie przewozu drogowego odpadów przez transportującego odpady w sposób nieograniczający oddziaływania czynników atmosferycznych na odpady, jeżeli mogą one spowodować negatywne oddziaływanie transportowanych odpadów na środowisko lub życie i zdrowie ludzi	10 000	

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

4.13. Wykonywanie przewozu drogowego odpadów przez transportującego odpady w sposób niezabezpieczający przed przemieszczaniem i przewracaniem się pojemników lub worków	10 000	
---	--------	--

Art. 6. W ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2018 r. poz. 1044, 1293, 1592, 1669 i 1716) w załączniku do ustawy, w tabeli, w części I w ust. 36:

- 1) w kolumnie 2 uchyla się pkt 1;
- 2) w kolumnie 4 uchyla się pkt 2.

Art. 7. W ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 169, 650, 1481 i 1629) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 23 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Marszałek województwa na podstawie protokołu sporządzonego przez przewodniczącego komisji, w terminie 14 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu, wydaje kierowcy zaświadczenie ADR. Zaświadczenie ADR przesyła się kierowcy za zwrotnym potwierdzeniem odbioru na adres wskazany przez kierowcę.”;

- 2) art. 24 otrzymuje brzmienie:

„Art. 24. 1. W przypadku utraty zaświadczenia ADR, jego zniszczenia w stopniu powodującym nieczytelność, a także zmiany stanu faktycznego wymagającego zmiany danych w nim zawartych, na pisemny wniosek kierowcy marszałek województwa w terminie 14 dni od dnia złożenia wniosku, przesyła kierowcy, za zwrotnym potwierdzeniem odbioru, na adres wskazany we wniosku:

- 1) wtórnik dokumentu pod warunkiem złożenia marszałkowi województwa wraz z wnioskiem oświadczenia o utracie dokumentu albo
- 2) nowy dokument.

2. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 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.

3. Kierowca dokonuje zwrotu zniszczonego dokumentu oraz dokumentu wymagającego zmiany danych osobowych niezwłocznie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia otrzymania nowego dokumentu albo wtórnika.

4. Kierowca, który po uzyskaniu wtórnika odzyskał utracony dokument, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązany zwrócić ten dokument marszałkowi województwa w terminie 14 dni od dnia jego odzyskania.

5. Marszałek województwa, po otrzymaniu od kierowcy dotychczas posiadanego zaświadczenia ADR, unieważnia je przez odcięcie lewego rogu o powierzchni co najmniej 1 cm² i przechowuje w dokumentacji, o której mowa w art. 28.

6. W celu przedłużenia ważności zaświadczenia ADR kierowca jest obowiązany, w okresie 12 miesięcy poprzedzających datę upływu ważności zaświadczenia ADR, ukończyć kurs ADR doskonalący i złożyć z wynikiem pozytywnym egzamin, o którym mowa w art. 20 ust. 2 pkt 4. Po spełnieniu tych wymagań marszałek województwa przedłuża ważność zaświadczenia ADR na okres kolejnych 5 lat od dnia upływu terminu ważności dotychczasowego zaświadczenia ADR, wydając nowe zaświadczenie ADR.”.

Art. 8. W ustawie z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 79, 650 i 957) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 w pkt 17, w art. 80s w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) jednostka uprawniona, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego lub jednostka badawcza producenta pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części przeprowadzająca badania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części – zwani dalej „podmiotami uprawnionymi”.”;
- 2) w art. 3 uchyla się pkt 2.

Art. 9. 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. poz. 649 i 1293) w art. 12 w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

- „6) art. 75a, art. 86b oraz art. 86v ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990);”.

Art. 10. Do dnia 1 stycznia 2023 r. badania techniczne tramwajów oraz trolejbusów, oprócz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, mogą być przeprowadzane przez następujące jednostki:

- 1) Krajowy Instytut Polityki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie,
- 2) Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR” w Poznaniu,
- 3) Instytut Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach,
- 4) Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie

– przy czym jednostki te przeprowadzają badania techniczne tramwajów oraz trolejbusów na podstawie przepisów dotychczasowych.

Art. 11. Do spraw dotyczących nadawania i umieszczania numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonania i umieszczania tabliczek znamionowych zastępczych, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 12. Do kontroli stacji kontroli pojazdów, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 13. Do postępowań w sprawach nakładania kar pieniężnych, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy ostateczną decyzją, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 14. Do spraw dotyczących wydawania zaświadczeń ADR, ich wtórników albo nowych dokumentów, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 7 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 15. 1. Wpisy do rejestrów przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów dokonane przez starostów na podstawie art. 83a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 stają się wpisami do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów prowadzonego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie art. 86c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, na podstawie danych przekazanych przez starostów zgodnie z ust. 6, wpisuje z urzędu przedsiębiorców i inne podmioty do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów prowadzonego na podstawie art. 86c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, nadaje stacji kontroli pojazdów kod rozpoznawczy i wydaje zaświadczenie potwierdzające wpis do tego rejestru.

3. Do prowadzonych przez starostów postępowań w sprawie wpisania, wykreślenia i zmian w rejestrach przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że postępowania te prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

4. Starosta przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego akta spraw, o których mowa w ust. 3, niezwłocznie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

5. Przepisy ust. 2 stosuje się odpowiednio do postępowań w sprawie wpisania przedsiębiorców i innych podmiotów do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów prowadzonych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie ust. 3.

6. Starosta przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego dane z prowadzonego przez siebie rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz dokumentację dotyczącą przedsiębiorców i innych podmiotów wpisanych do tego rejestru:

- 1) do dnia ogłoszenia niniejszej ustawy – w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy;
- 2) od dnia 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. 16. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje nie później niż do dnia 31 grudnia 2019 r. do centralnej ewidencji pojazdów dane o przedsiębiorcach oraz innych podmiotach prowadzących stacje kontroli pojazdów zgromadzone na podstawie danych przekazanych przez starostów, zgodnie z art. 15 ust. 6, w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów prowadzonym przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Do dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957), Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów dane o przedsiębiorcach oraz innych podmiotach wpisanych do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, prowadzonego na podstawie art. 86c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, zgromadzone w tym rejestrze do tego dnia.

Art. 17. 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. 86y 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 posiadanych uprawnień stosuje się przepisy dotychczasowe.

5. Diagnosty, 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, z tym że postępowania te prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

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, z tym że postępowania te prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

11. Starosta przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego akta spraw, o których mowa w ust. 9 pkt 1 i ust. 10 pkt 1, niezwłocznie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

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. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego 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, przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego wykaz w postaci elektronicznej 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. 18. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje do centralnej ewidencji pojazdów dane o diagnostach wpisanych do prowadzonego przez siebie rejestru diagnostów od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do dnia 31 grudnia 2019 r. nie później niż do dnia 31 grudnia 2019 r.

Art. 19. 1. W przypadku pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, do czasu następnego okresowego badania technicznego dokumentem stwierdzającym dopuszczenie pojazdu do ruchu jest dowód rejestracyjny z wpisaniem terminem następnego badania technicznego albo pozwolenie czasowe.

2. Właściciel lub posiadacz przyczepy lekkiej marki SAM, dla której od dnia pierwszej rejestracji minęło więcej niż 5 lat, są obowiązani przedstawić ją do badania technicznego w terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

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. Numery nadwozia, podwozia lub ramy nadane i umieszczone w pojazdach oraz tabliczki znamionowe zastępcze wykonane i umieszczone w pojazdach na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność.

Art. 22. 1. Do dnia 31 grudnia 2020 r. wykładowcy prowadzący szkolenia dla kandydatów na diagnostów lub warsztaty doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów są zwolnieni z obowiązku, o którym mowa w art. 86u ust. 1 pkt 3 lit. c ustawy zmienianej w art. 1.

2. Pierwsze seminaria dla wykładowców, o których mowa w ust. 1, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza nie później niż do dnia 31 grudnia 2019 r.

Art. 23. Do dnia 10 lipca 2019 r. z wnioskiem o czasową rejestrację pojazdu na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 3 ustawy zmienianej w art. 1 może występować także Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 24. Do dnia 31 grudnia 2019 r. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje organom właściwym do spraw rejestracji pojazdów informację o nadanych i umieszczonych numerach nadwozia, podwozia lub ramy.

Art. 25. Opłatę ewidencyjną, o której mowa w art. 86c ust. 3 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, pobiera się od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Art. 26. Tworzy się Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych.

Art. 27. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego podejmuje wszelkie czynności faktyczne i prawne mające na celu przygotowanie do realizacji zadań określonych w ustawie zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 28. Opłatę przeznaczoną na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych odprowadza się z opłaty za przeprowadzenie badania technicznego wykonanego począwszy od dnia 1 stycznia 2020 r.

Art. 29. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

- 1) art. 80d ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,
- 2) art. 86 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 86m ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1

– nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 30. 1. W latach 2019–2028 maksymalny limit wydatków Transportowego Dozoru Technicznego będący skutkiem finansowym wejścia w życie niniejszej ustawy wynosi 552 988 815 zł, z tym że w:

- 1) 2019 r. – 71 724 026 zł;
- 2) 2020 r. – 51 106 169 zł;
- 3) 2021 r. – 50 244 198 zł;
- 4) 2022 r. – 51 489 429 zł;
- 5) 2023 r. – 52 722 540 zł;
- 6) 2024 r. – 53 377 729 zł;

- 7) 2025 r. – 53 625 211 zł;
- 8) 2026 r. – 56 357 217 zł;
- 9) 2027 r. – 55 585 345 zł;
- 10) 2028 r. – 56 756 951 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, o których mowa w art. 82 ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

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

Art. 31. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 5 pkt 2, art. 15 ust. 6, art. 16 ust. 1, art. 17 ust. 14 oraz art. 27, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;
- 2) art. 5 pkt 1 oraz art. 8, które wchodzi w życie z dniem 11 lipca 2019 r.;
- 3) art. 1 pkt 14, pkt 15 lit. a tiret pierwsze i trzecie i lit. b, pkt 16 i pkt 18 lit. a w zakresie art. 84 ust. 23 oraz lit. b w zakresie art. 86j ust. 13, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

UZASADNIENIE

Aktualnie obowiązujący w Polsce system przeprowadzania badań technicznych pojazdów zawarty w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, 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 opublikowana została 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 – zwana dalej „dyrektywą 2014/45/UE”. Dyrektywa 2014/45/UE powinna zostać wdrożona do prawa polskiego do dnia 20 maja 2017 r., natomiast stosowana powinna być 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 zastrzeżenia 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.

Ponadto minister właściwy do spraw transportu powołał grupę roboczą, która skupiła w swoim gronie przedstawicieli organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze szeroko rozumianych badań technicznych pojazdów, m.in. przedstawicieli Instytutu Transportu Samochodowego, Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych, Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów, Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej i Związku Powiatów Polskich. Wynikiem prac tej grupy są 22 tezy, w ramach „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości”, których realizacja ma przede wszystkim poprawić jakość badań technicznych pojazdów przeprowadzanych przez diagnostów oraz wzmocnić nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. W znacznej mierze naprzeciw

postulatom środowiska branżowego wychodzi dyrektywa 2014/45/UE, która zostanie wdrożona przepisami projektowanej ustawy.

Przedmiotowa ustawa uwzględnia w swym zakresie także postęp techniczny w dziedzinie motoryzacji i reguluje na nowo całokształt zagadnień związanych z systemem badań technicznych.

W celu wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE proponowane rozwiązania przewidują 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 umożliwić sprawne reagowanie, eliminowanie i zapobieganie nieprawidłowościom związanym z przeprowadzaniem badań technicznych i prowadzeniem działalności w tym zakresie.

Jako organ właściwy w zakresie badań technicznych pojazdów oraz nadzoru nad tymi badaniami 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. 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 jest upoważniony do powoływania komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzamin kwalifikacyjny 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 wdrażaną dyrektywę 2014/45/UE, która w art. 4 przewiduje, że państwo zapewnia, aby pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane. Również do kompetencji państwa należy przeprowadzanie badań technicznych pojazdów. Zasadne jest więc, aby

organem właściwym w sprawach badań technicznych pojazdów oraz nadzoru nad badaniami była jednostka państwowa posiadająca odpowiednią wiedzę i doświadczenie w sprawach badań technicznych pojazdów oraz nadzoru nad infrastrukturą przeprowadzającą ww. badania. Dyrektor TDT spełnia wszystkie powyższe warunki, w związku z czym powierzenie mu w całości spraw związanych z zarządzaniem nad systemem badań technicznych pojazdów i nadzorem nad tym systemem 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.

Projekt zawiera szereg rozwiązań, do wdrożenia których zobowiązuje polskiego ustawodawcę brzmienie dyrektywy 2014/45/UE (minimum implementacyjne), tj.:

- a) wyznaczenie organu właściwego, odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego,
- b) ustanowienie organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce,
- c) stworzenie 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,
- d) określenie minimalnego wyposażenia stacji kontroli pojazdów oraz systemu okresowego badania sprawności urządzeń stosowanych na stacji,
- e) stworzenie systemu prowadzenia szkoleń dla diagnostów (wstępnych i okresowych),
- f) 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,
- g) wyznaczenie organu odpowiedzialnego za egzaminowanie i nadawanie uprawnień diagnostom,

h) 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 gruntownej konwersji, a także okoliczność, że jest to dyscyplina wielopłaszczyznowa, wymagająca uszczelnienia i zagwarantowania komplementarności w przedmiotowym zakresie, projektodawca zdecydował się na wprowadzenie zapisów, które wykraczają poza treść dyrektywy 2014/45/UE. Choć projektowane zapisy nie wynikają bezpośrednio z brzmienia inkorporowanego aktu prawnego, to ich wprowadzenie w życie jest niezbędne z uwagi na podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a w konsekwencji osiągnięcie celów, jakie wyznacza nam UE. Do rozwiązań spoza obszaru implementowanej dyrektywy należą w szczególności:

- a) wprowadzenie, doprecyzowanie bądź zaktualizowanie definicji takich jak np.: tramwaj, przyczepa, naczepa, autobus,
- b) przeprowadzanie badań technicznych ciągników rolniczych i ich przyczep w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów,
- c) badania techniczne trolejbusów i tramwajów,
- d) badania homologacyjne oraz badania potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych.

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

- wyznaczenie organu odpowiedzialnego za organizację i funkcjonowanie oraz poprawę jakości badań technicznych, tj. organu właściwego, zarządzającego systemem prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów – Dyrektora TDT,
- wyznaczenie komórki, stanowiącej część organu właściwego, odpowiedzialnej za nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów oraz przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów,
- wprowadzenie instrumentów oddziaływania przez organ właściwy i organ sprawujący nadzór na badania techniczne pojazdów, np. kontrole doraźne przedsiębiorców i innych podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, wprowadzenie instytucji powtórnego badania technicznego w przypadku nieprawidłowości lub wątpliwości,
- stworzenie centralnych rejestrów zapewniających prawidłowy nadzór i możliwość szybkiego reagowania na ujawnione nieprawidłowości: rejestr nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanych

- i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych, rejestr diagnostów, rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów,
- stworzenie systemu szkolenia kandydatów na diagnostów, a także warsztatów doskonalenia zawodowego,
 - wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu prowadzącego krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji związanych z badaniami technicznymi pojazdów z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich UE oraz z Komisją Europejską,
 - wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu sprawującego nadzór nad systemem szkolenia diagnostów,
 - przeprowadzanie badań technicznych trolejbusów i tramwajów przez Dyrektora TDT,
 - przyznanie Dyrektorowi TDT kompetencji do nadawania, w drodze decyzji administracyjnej, numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz kompetencji do wydawania decyzji o zgodzie na wykonanie i umieszczanie tabliczek znamionowych zastępczych, a także umieszczanie numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonywania i umieszczania tabliczek znamionowych zastępczych.

Warunki techniczne pojazdów

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

Nowelizacja brzmienia **art. 2 pkt 41** polega na doprecyzowaniu obecnej definicji autobusu poprzez uwzględnienie jego konstrukcyjnego przeznaczenia, którym jest także przewóz bagażu. Takie zdefiniowanie autobusu znajduje potwierdzenie w przepisach m.in. dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) i dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym.

Zmiany wprowadzone niniejszym projektem w **art. 2** przewidują także modyfikacje w dotychczasowych definicjach: przyczepy (**pkt 50**) oraz naczepy (**pkt 52**). Znowelizowane definicje pozwalają na wykorzystanie w transporcie m.in. takich rozwiązań jak „łabędzia szyja” czy „wózek dolly”. Jednocześnie, mając na uwadze dostępne na rynku pojazdy modułowe wykorzystujące rozwiązania technologiczne umożliwiające podwyższenie możliwości w dziedzinie transportu ciężkiego, zaproponowano wprowadzenie nowych definicji: modułu przyczepy (**pkt 50a**) oraz przyczepy modułowej (**pkt 50b**). Tego typu środki transportu będą mogły być wykorzystywane stosownie do ich przeznaczenia, w szczególności do przewozu ładunków niepodzielnych.

Jednocześnie wprowadzona została w **art. 2 pkt 60a** nowa definicja – rodzaj pojazdu, podrodzaj pojazdu, przeznaczenie. Pojęcie „rodzaj pojazdu, podrodzaj pojazdu, przeznaczenie” jest już obecnie używane na potrzeby krajowych przepisów dotyczących rejestracji. Wprowadzenie takiej definicji umożliwi jednoznaczną klasyfikację pojazdu w polskim systemie rejestracji.

Również w **art. 2 w pkt 82** zmieniono brzmienie definicji tramwaju przez wskazanie, że jest to pojazd szynowy przystosowany do uczestniczenia w ruchu drogowym. Powyższa definicja eliminuje wątpliwości interpretacyjne co do zbyt wąskiego zakresu pojęcia tramwaju, podkreślając zasadnicze cechy tego pojazdu, jakimi są przystosowanie do poruszania się po szynach oraz do uczestniczenia w ruchu drogowym.

Projektowana zmiana wprowadza także w **art. 2** nowe definicje legalne: w **pkt 88** definicję diagnosty oraz w **pkt 87** definicję badania technicznego. Zmiana ta została wprowadzona celem objaśnienia fundamentalnych pojęć stosowanych w ustawie oraz w aktach wykonawczych, co w konsekwencji wpłynie na ujednoczenie systemu badań technicznych w Polsce. Sprecyzowana terminologia dotycząca kluczowych zagadnień regulowanych zakresem ustawy ma za zadanie ułatwić interpretację oraz stosowanie prawa.

Dodany **art. 39a** wprowadza natomiast możliwość stosowania urządzeń aerodynamicznych w samochodach ciężarowych i stanowi realizację postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym. Urządzenia takie będą mogły być używane na

autostradach, drogach ekspresowych oraz drogach dwujezdniowych co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu, co pozwoli na redukcję zużycia paliwa w pojazdach w nie wyposażonych.

Obowiązujące przepisy ustawy określają obowiązek wyposażenia autobusu, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony i ciągnika samochodowego, dla którego określono dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów powyżej 3,5 tony, w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający ich prędkość odpowiednio do 100 km/h i 90 km/h. Zmieniony **art. 66 ust. 1a** zachowuje powyższy obowiązek, odwołując się do pojazdów kategorii homologacyjnej M₂, M₃ oraz N₂, N₃, dostosowując przepisy ustawy do terminologii stosowanej w przepisach UE.

Jednocześnie, mając na uwadze, że określony obecnie zbiór pojazdów, którego wskazany powyżej obowiązek nie dotyczy, był niepełny, w zmienionym **art. 66 ust. 1b** uwzględniono także inne pojazdy, które zostały zarejestrowane stosownie przed dniem 1 stycznia 1988 r. lub 1 października 2001 r. Projekt wprowadza nowy przepis **art. 66 ust. 2a**, przewidujący odpowiedzialność właściciela lub posiadacza pojazdu za utrzymanie w należytym stanie oraz sprawność i skuteczność działania urządzeń i wyposażenia pojazdu.

Projekt nowelizuje dotychczasowe przepisy dotyczące numeru nadwozia, podwozia lub ramy przez zmianę brzmienia **art. 66a ust. 2** oraz dodanie nowych przepisów w **ust. 2a–2i**. Projektowane przepisy przenoszą kompetencję w zakresie nadawania numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz wyrażania zgody na wykonanie i umieszczenie tabliczek znamionowych zastępczych z poziomu 380 starostów na jeden organ – Dyrektora TDT. Rozwiązanie to ma zagwarantować umożliwienie jednoznacznego rozpoznania i identyfikacji pojazdu w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz porządku ruchu na drodze z jednoczesną gwarancją, iż procedura ta zostanie przeprowadzona przy zastosowaniu jednolitych wytycznych wyłącznie w sposób zgodny z prawem. Ponadto Dyrektor TDT prowadzi i będzie w systemie teleinformatycznym centralny rejestr nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanych i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych. Co istotne, zgodnie z brzmieniem **art. 86a ust. 4** procedura umieszczenia numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonania i umieszczenia tabliczki znamionowej zastępczej będzie przeprowadzana przez Dyrektora TDT w ramach jednej opłaty. Pobierana będzie jedna opłata za wydanie przez Dyrektora TDT decyzji w tym zakresie (nie będą pobierane żadne dodatkowe opłaty w tym zakresie związane z czynnościami polegającymi na umieszczeniu

numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonaniu i umieszczeniu tabliczki znamionowej zastępczej). Informacje o stacjach kontroli pojazdów, w których możliwe będzie umieszczenie numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz tabliczki znamionowej zastępczej, zamieszczane będą w decyzjach wydawanych przez Dyrektora TDT w tym przedmiocie, jak również będą dostępne w wykazie stacji kontroli pojazdów prowadzonym przez Dyrektora TDT na podstawie art. **86a ust. 10**. Powyższe rozwiązania mają zapewnić wyeliminowanie stosowania praktyk sprzecznych z prawem, co w konsekwencji wpłynie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także zapewnienie pewności i bezpieczeństwa obrotu pojazdami. Natomiast sama procedura umieszczania numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz tabliczki znamionowej zastępczej nie ulegnie istotnym zmianom i określona zostanie, jak dotychczas, na poziomie aktu wykonawczego (może jednocześnie uwzględniać nowe technologie).

Mając na uwadze konieczność ujednolicenia procedur i względy bezpieczeństwa, podjęto decyzję o wyłączeniu przepisów dotyczących umieszczania tabliczki znamionowej zastępczej z poziomu przepisów wykonawczych regulujących sprawę rejestracji pojazdów oraz ich konsolidację na poziomie ustawowym z przepisami dotyczącymi nadawania i umieszczania numerów nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu (**art. 66a ust. 2a–2i**). Organem właściwym do wydania, w drodze decyzji administracyjnej, zgody na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej będzie Dyrektor TDT jako jeden organ, zamiast 380 starostów, którzy obecnie wydają przedmiotowe decyzje. Podobnie jak w przypadku numerów nadwozia, podwozia lub ramy, umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej będzie przeprowadzane przez Dyrektora TDT w ramach jednej opłaty za wydanie decyzji. Czynność ta będzie dokonywana we wskazanej stacji kontroli pojazdów przez upoważnionego pracownika TDT.

Nowe brzmienie zostało również nadane **art. 70y, art. 70z, art. 70zq oraz art. 70zv**. Zgodnie z projektowanymi zapisami Dyrektor TDT będzie posiadał kompetencje do przeprowadzania badań homologacyjnych i badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych. Wprowadzenie tego rodzaju zapisów ma zapewnić zwiększenie dostępności miejsc, w których przeprowadza się np. dopuszczenie jednostkowe czy badanie sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Obecnie ww. badania można przeprowadzać w bardzo ograniczonej liczbie jednostek w kraju. Nadto, zwiększenie dostępności do badań wpłynie na skrócenie czasu związanego z procedurą uzyskania sprawozdania z badań

niezbędnego do wydania decyzji przez Dyrektora TDT o udzieleniu homologacji lub dopuszczeniu jednostkowym. Rozwiązanie tego rodzaju spowoduje również ograniczenie kosztów związanych z uzyskaniem i przeprowadzeniem badania. Poza tym zapewni to pełne wykorzystanie potencjału pracowników TDT posiadających najwyższe kwalifikacje, co będzie dawać rękojmię przeprowadzenia wszelkich czynności precyzyjnie oraz z należytą starannością.

Nadto projekt zakłada w **art. 70y** wprowadzenie nowego „zadania” dla jednostki uprawnionej. W myśl projektowanych przepisów jednostka uprawniona oraz Dyktor TDT będą przeprowadzać badanie pojazdu zarejestrowanego, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych. Jednostka uprawniona może przeprowadzać ww. badanie stosownie do posiadanych uprawnień do przeprowadzania badań homologacyjnych udzielonych jednostce na podstawie art. 70za ustawy. Nowe przepisy zapewniają szczelność systemu dopuszczenia do ruchu pojazdów używanych (zarejestrowanych), wpływając bezpośrednio na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Dyrektywa 2014/45/UE przewiduje zmiany w zakresie dokumentów stwierdzających dopuszczenie do ruchu pojazdów. W przypadku gdy w dowodzie rejestracyjnym brak jest miejsca na wpisanie aktualnego terminu ważności badania technicznego dodatkowo wymaganym dokumentem dla pojazdów objętych okresowym badaniem technicznym będzie zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. W konsekwencji zmienione zostało brzmienie **art. 71 ust. 1** oraz zostały dodane **ust. 1b i 1c**, określające przypadki pojazdów nieobjętych obowiązkiem posiadania ww. zaświadczenia, celem dostosowania krajowych regulacji do unijnych wymogów.

Rozwiązanie to jest istotne również w kontekście zastrzeżeń do obecnie obowiązującej systematyki, która zmusza do wymiany dowodu rejestracyjnego w przypadku braku miejsca na wpis kolejnego terminu badania technicznego. Nowe rozwiązania pozostawiają w gestii właściciela decyzję, czy w takim przypadku dowód rejestracyjny chce wymienić, czy też posługiwać się zaświadczeniem o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wraz z dowodem rejestracyjnym albo pozwoleniem czasowym jako dokumentem stwierdzającym dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego.

Dokonano także zmian porządkowych dotyczących zwolnienia z obowiązku posiadania nalepki kontrolnej w przypadku czterokołowców oraz wprost wskazano, że także przyczepa motorowerowa nie podlega rejestracji.

Obowiązujące przepisy ustawy określają obowiązek przeprowadzenia badania technicznego w przypadku pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony oraz autobusu w przypadku wyposażenia ich w urządzenie sprzęgające do ciągnięcia przyczepy. Zmiany w **art. 71 ust. 4** zakładają, że obowiązek przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego potwierdzającego przystosowanie do ciągnięcia przyczepy nie będzie dotyczył pojazdu samochodowego, w którego dokumentach homologacyjnych będzie zawarta informacja potwierdzająca zamontowanie takiego urządzenia sprzęgającego.

W **art. 78 ust. 1** wprowadzono wymóg przekazywania nowemu właścicielowi pojazdu także zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, jeżeli w dokumencie rejestracyjnym nie jest wpisane aktualne badanie techniczne.

Zadania nałożone na Dyrektora TDT projektowaną ustawą implikują konieczność szeregu zmian w **art. 80b, art. 80ba, art. 80be i art. 80d**. Zmiany te umożliwiają Dyrektorowi TDT realizowanie ustawowych zadań, jakie wynikają z wdrożenia 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, iż uwzględniają Dyrektora TDT jako podmiot nadający i umieszczający numer nadwozia, podwozia lub ramy oraz wydający zgodę na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej, a także prowadzący centralny rejestr tych numerów oraz tabliczek, a także centralny rejestr diagnostów oraz przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

System badań technicznych pojazdów

Najistotniejsze zmiany wprowadzane przez przedmiotowy projekt są podyktowane obowiązkiem wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE. Wdrożenie tego aktu rangi unijnej ma na celu osiągnięcie 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, powodując obrażenia lub śmierć. W konsekwencji polski system badań technicznych wymaga zmiany w każdym z segmentów stanowiących jego podstawę.

Zakres zmian dotyczy znacznej części materii określonej przez rozdział 3 w dziale III ustawy, dlatego zasadne jest nadanie nowego brzmienia rozdziałowi 3 i dodanie nowych rozdziałów 4–6. Dodatkowo, mając na względzie całkowicie nowe podejście do systemu badań technicznych, w uzasadnieniu omówiono tylko zmiany systemowe, które są zupełnie nowe względem obowiązujących obecnie przepisów.

W zakresie systemu badań technicznych pierwsza zmiana została wprowadzona w **art. 81 ust. 1**. Efektem tej zmiany jest dodanie w ww. przepisie posiadacza pojazdu oraz wyłączenie z obowiązku przeprowadzania badań technicznych przyczepy motocyklowej oraz przyczepy specjalnej przeznaczonej do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny. Mając na względzie brzmienie art. 71 ust. 3 ustawy, w pełni zasadne jest umieszczenie takiego wyłączenia o charakterze doprecyzowującym. Wprowadzono regulacje dotyczące nowych terminów badań technicznych dla czterokołowców, czterokołowców lekkich, autobusów zabytkowych, autobusów marki SAM oraz przyczep lekkich marki SAM.

W **art. 81 ust. 14** rozszerzono katalog przypadków, w których pojazd podlega dodatkowemu badaniu technicznemu. W ocenie ustawodawcy bowiem specyfika pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian, wymian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, skutkujących zmianą układu napędowego, zmianą masy, zmianą wymiarów lub zmianą nacisków lub w którym dokonano zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus lub zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny, wymaga dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego przez Dyrektora TDT. Wskazane zmiany elementów pojazdów, a właściwie utrzymanie ich w należyтым poziomie gwarantującym zdatność do ruchu drogowego, stanowi bez wątpienia środek realizujący cel postawiony polskiemu ustawodawcy przez dyrektywę 2014/45/UE.

Projektowana zmiana doprecyzowuje w **art. 81 ust. 4 pkt 2**, że okresowemu badaniu technicznemu przeprowadzanemu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed pierwszą rejestracją nie podlega nowy pojazd, dla którego producent nowego typu pojazdu jest obowiązany uzyskać odpowiednie świadectwo homologacji WE. W tym przypadku należy zwrócić szczególną uwagę na brzmienie art. 81 ust. 4 *in fine*, zgodnie z którym z uwagi na specyfikę pojazdów takich jak np. pojazdy z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdy przystosowane konstrukcyjnie do

ruchu lewostronnego, zostały one wykluczone z ogólnego wyjątku wskazanego w ust. 4. Należy podkreślić, że terminy badań technicznych określone **art. 81 ust. 6–12** zostały utrzymane w przedziałach czasowych obowiązujących w dotychczasowych przepisach. W **art. 81 ust. 7**, mając na uwadze dotychczasową praktykę, dostosowana została materia określająca sposób liczenia terminu następnego badania technicznego w odniesieniu do konkretnych pojazdów. W katalogu pojazdów zobowiązanych do poddawania okresowym badaniom technicznym wskazany został czterokołowiec. W żadnym z obecnie obowiązujących przepisów czterokołowiec nie został wymieniony jako pojazd, który musi być poddawany okresowemu badaniu technicznemu. Z kolei obowiązek corocznego badania technicznego (bez uwzględnienia interwału, który np. dotyczy samochodu osobowego) rozszerzony został na wszystkie pojazdy samochodowe konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu osób wykorzystywane do zarobkowego przewozu osób – przyjęcie takiego rozwiązania podyktowane jest koniecznością podniesienia poziomu bezpieczeństwa w zarobkowym przewozie osób.

Art. 81 ust. 13 wyłącza od obowiązku przeprowadzania badań technicznych m.in. pojazdy zabytkowe. Należy zauważyć, że wdrażana dyrektywa 2014/45/UE przewiduje możliwość wyłączenia od tego obowiązku pojazdów nigdy lub prawie nigdy nieużytkowanych na drogach publicznych, takich jak m.in. pojazdy historyczne (art. 2 ust. 2 tiret pierwsze). Dlatego też zasadne jest przyjęcie wyłączenia od badań technicznych pojazdów zabytkowych, a więc kategorii pojazdów, która już obecnie nie podlega badaniom technicznym zgodnie z krajowymi regulacjami. Wymóg dyrektywy 2014/45/UE dotyczący sporadycznego używania takich pojazdów na drogach krajowych jest zagwarantowany przez **art. 81 ust. 11**, który przewiduje, że wyłączeniu od badań technicznych nie podlega m.in. pojazd zabytkowy używany do zarobkowego transportu drogowego.

Aktualnie przyczepy lekkie, w tym marki SAM, nie podlegają obowiązkowym badaniom technicznym. Mając na uwadze docierające do projektodawcy sygnały o potrzebie okresowej kontroli stanu technicznego tego typu pojazdów, zaproponowano wprowadzenie okresowych badań technicznych przyczep lekkich marki SAM w interwałach co 5 lat (**art. 81 ust. 12**).

W **art. 81 ust. 14 pkt 1 lit. b** doprecyzowano aktualnie obowiązujące brzmienie celem jednolitości interpretacji. W **art. 81 ust. 14 pkt 2** dodano litery **c–f**, rozszerzające katalog przypadków zezwalających staroście oraz właścicielowi i posiadaczowi pojazdu przedstawić pojazd do dodatkowego badania technicznego w nowych, ściśle określonych

okolicznościach. W tym samym ustępie wykreślono dotychczasowy pkt 3, ponieważ określone w nim zmiany konstrukcyjne zawierają się już w katalogu zmian zawartym w pkt 2 lit. f, ponadto zmieniono brzmienie dotychczasowego **pkt 4** również z uwagi na jednolitość interpretacyjną. Zmiany zostały także wprowadzone w dotychczasowym **ust. 14 pkt 7**, gdyż wymagają tego aktualnie obowiązujące zasady techniki legislacyjnej.

Art. 82 ust. 1 przewiduje, że Dyrektor TDT jest organem właściwym w sprawie badań technicznych pojazdów odpowiedzialnym za zapewnienie obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych pojazdów. Należy wskazać, że rozwiązanie to wynika z zapisów implementowanej dyrektywy 2014/45/UE. Pojęcie obiektywizmu i wysokiej jakości pojawia się w preambule ww. dyrektywy, 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, iż te cechy powinny dotyczyć całego systemu badań technicznych pojazdów (przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów albo ośrodki szkolenia diagnostów oraz samych diagnostów). Odpowiedzialnym za zapewnienie odpowiedniego poziomu i jakości badań technicznych będzie organ właściwy, na co wskazuje motyw 34 preambuły, zgodnie z którym organ nadzorczy ustala w określonych przypadkach, czy utrzymano wysoki poziom obiektywności. W tym zakresie Dyrektor TDT będzie podlegał nadzorowi ministra właściwego do spraw transportu i zdawał będzie mu corocznie sprawozdanie z działań związanych z zapewnieniem obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych pojazdów. **Badania naukowe i prace rozwojowe służące podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa** będą prowadzone w ramach ww. działań związanych z zapewnieniem wysokiej jakości badań technicznych, w konsekwencji sprawozdania składane ministrowi właściwemu do spraw transportu obejmowały będą również wspomniane kwestie badań naukowych i prac rozwojowych. Jednocześnie w **art. 82 ust. 4** projektodawca umieścił zamknięty katalog zadań, które będą finansowane ze środków zgromadzonych w ramach systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów. Należy jednoznacznie podkreślić, że ww. środki finansowe będą mogły być przeznaczone jedynie na realizację zadań określonych tym przepisem.

Badania naukowe i innowacyjność w dziedzinie motoryzacji. Wskazać należy, iż w związku z nową koncepcją systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych, Dyrektorowi TDT została przyznana, zgodnie z art. 82 ust. 4 pkt 11, nowa możliwość wydatkowania środków na pokrycie kosztów związanych z pracami rozwojowymi

służącymi podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym stanu technicznego pojazdów. Wskazanie takiej możliwości podyktowane jest ciągłym rozwojem techniki, szczególnie przemysłu motoryzacyjnego i innych dziedzin z nim powiązanych. W tym miejscu należy zauważyć, że obecnie na rynku motoryzacyjnym znany jest problem w zakresie manipulacji filtrami cząstek stałych DPF (wycinanie filtrów cząstek stałych) oraz manipulacjami AdBlue (stosowanie emulatorów). Aktualnie stosowane metody badania zanieczyszczeń gazowych silników pojazdów są niewystarczające. Dodatkowo zgodnie z przyjętymi założeniami Dyrektor TDT będzie w ramach prac rozwojowych przeznaczać środki na opracowanie nowych metod przeprowadzania badań technicznych pojazdów, jak również urządzeń stosowanych podczas tych badań. Dzięki temu diagnosta będzie w stanie szybko i skutecznie sprawdzić prawidłowość pracy układów odpowiedzialnych za redukcję substancji toksycznych w spalinach. Należy zauważyć, że pojazdy ze zmodyfikowanymi układami oczyszczania spalin stanowią realne zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi oraz środowiska naturalnego. Są powodem powstawania wielu schorzeń układu oddechowego oraz powodują powstawanie smogu, szczególnie w dużych aglomeracjach miejskich. Badania prowadzone przez TDT dotyczyć będą także usprawnienia w stosowaniu nowych rozwiązań funkcjonujących już na rynku motoryzacji, np. ogólnoeuropejskiego systemu szybkiego powiadamiania o wypadkach drogowych (eCall), czy też nowych metod pomiaru emisji spalin w warunkach rzeczywistej eksploatacji pojazdów (RDE). Zaznaczyć należy, iż prace rozwojowo-badawcze, jakie zamierza prowadzić Dyrektor TDT, będą ciągle wychodziły naprzeciw potrzebom rynku i samych użytkowników pojazdów. W tym przypadku wskazać należy rosnącą ilość użytkowanych pojazdów elektrycznych oraz autonomicznych. Obowiązujące normy prawne nie dają gwarancji prawidłowego i bezpiecznego przeprowadzania badań technicznych tych pojazdów. Środki z tej kategorii zostaną przeznaczone na badania i testy związane z funkcjonowaniem ww. pojazdów. W szczególności opracowania wymagają metody, jak również urządzenia służące do badania systemów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo poruszania się tego rodzaju pojazdów po drogach publicznych. Dodatkowo przeprowadzane będą działania mające na celu poszerzenie wiedzy teoretycznej i praktycznej w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów elektrycznych i autonomicznych. TDT widzi potrzebę wprowadzenia nowych rozwiązań technicznych w zakresie poszerzania wiedzy osób przeprowadzających badania techniczne, jak również przygotowujących się do przeprowadzania badań technicznych. W związku z powyższym planuje się utworzenie

platform cyfrowych „e-learning” wspomagających proces dydaktyczny. Ponadto TDT, dzięki posiadanym danym gromadzonym w ramach programu elektromobilności, czy współpracy ze środowiskiem naukowym, tj. uczelniami, instytutami badawczymi i laboratoriami, planuje utworzenie nowych rozwiązań w zakresie ogólnodostępnej platformy informacyjnej. Platforma ta będzie miejscem, gdzie umieszczane będą m.in. informacje dotyczące parametrów technicznych pojazdów niezbędne do przeprowadzania badań technicznych. Dzięki takim nowym rozwiązaniom TDT chce przekazać wiedzę, jak również dać możliwość rozwoju osobom związanym z badaniami technicznymi pojazdów. TDT będzie inwestował środki w innowacyjność gospodarczą i rozwój naukowy młodych badaczy-naukowców w dziedzinie motoryzacji.

Przedmiotowy projekt w **art. 83** reguluje na poziomie ustawowym problematykę dotyczącą badań technicznych trolejbusów i tramwajów – określenie obowiązku przeprowadzania badań technicznych tych pojazdów. Dotychczas kwestia ta była uregulowana wyłącznie w akcie wykonawczym. Treść zawarta w tym artykule uszczegóławia materię związaną ze specyfiką oraz odmiennym charakterem zakresu czynności dokonywanych podczas badania technicznego tych pojazdów. Powyższe regulacje określają podział badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz miejsca przeprowadzenia badania technicznego (w infrastrukturze właściciela lub posiadacza).

Konsekwencją umieszczenia w przedmiotowym projekcie definicji badania technicznego jest wprowadzenie w **art. 83** obowiązku przedstawienia trolejbusu i tramwaju do badania technicznego na właściciela lub posiadacza. Z uwagi na specyfikę i złożoność tych pojazdów, a także charakter uprawnień, jakimi należy dysponować przy przeprowadzaniu ich badań technicznych, kompetencje do przeprowadzania badań technicznych trolejbusów i tramwajów będzie posiadał Dyrektor TDT. Naturalnym następstwem dla zachowania właściwej systematyki jest wskazanie w art. 82 podziału badań trolejbusów i tramwajów na badania okresowe, badania dodatkowe oraz badania rozszerzone, a także określenie częstotliwości wykonywania tych badań. Z uwagi na specyfikę badań technicznych trolejbusów i tramwajów konieczne było zamieszczenie przepisu, który jednoznacznie wskazuje, iż badania techniczne tych pojazdów przeprowadzane będą w infrastrukturze właściciela lub posiadacza. Konieczne jest wprowadzenie takiego rozwiązania dla przeprowadzenia prawidłowych i wiarygodnych pomiarów, bowiem wymaga tego konstrukcja tych pojazdów oraz charakter użytkowania. Dla prawidłowości przeprowadzania tych badań właściciel lub posiadacz zostali zobowiązani w drodze

przepisu ustawowego do zapewnienia niezbędnych warunków (wskazanych w odrębnym akcie wykonawczym) w trakcie dokonywania czynności przez upoważnionych pracowników TDT. Dodatkowo w przepisach przejściowych (art. 10), z uwagi na zapewnienie ciągłości systemu, wprowadzono przepisy umożliwiające do 1 stycznia 2023 r., badanie tramwajów i trolejbusu także przez uprawnione tym przepisem jednostki (dotychczasowe).

Nowe brzmienie **art. 84** wskazuje jednoznacznie opłaty, jakie powinien uiścić posiadacz lub właściciel pojazdu przed przeprowadzeniem badania technicznego: opłata za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu, opłata ewidencyjna oraz opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Przede wszystkim wskazać należy, iż został wprowadzony nowy rodzaj opłaty – opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Dolegliwości finansowe o charakterze bezpośrednim i niezwłocznym zdają się pozytywnie wpłynąć na przestrzeganie wyznaczonych terminów badań technicznych. Wstępne wersje projektu ustawy zakładały 30-dniową możliwość nieprzeprowadzenia badania technicznego po wyznaczonej dacie bez konieczności uiszczenia tej opłaty. Jednakże projektodawca, wychodząc naprzeciw obywatelom, w tym przypadku właścicielom lub posiadaczom pojazdów, zdecydował o wydłużeniu przedmiotowego okresu do 45 dni. Opłata ta nie będzie pobierana w odniesieniu do pojazdów, którym termin badania okresowego upłynął w okresie czasowego wycofania z ruchu. Jednocześnie wprowadzone zostało w **art. 84 ust. 4** zupełnie nowe rozwiązanie, zgodnie z którym przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów oraz Dyrektor TDT odprowadzą za każde przeprowadzone badanie techniczne pojazdu opłatę przeznaczoną na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych, zwanej dalej „opłatą jakościową”, bez wskazywania wysokości tej opłaty. Jak samo nazewnictwo wskazuje opłata jakościowa ma być opłatą gwarantującą płynność działania przedmiotowego systemu.

W **ust. 3** omawianego przepisu, dla zachowania jasności stosowania prawa, zostało wskazane, iż obowiązek odprowadzania opłaty jakościowej ciąży na podmiotach prowadzących stacje kontroli pojazdów, z wyłączeniem służb (**art. 84 ust. 5**). Dokładne sprecyzowanie obowiązku oraz czynności związanych z odprowadzaniem opłaty jakościowej zostało wskazane w **art. 84 ust. 11**. W tym miejscu należy wyjaśnić, iż opłata jakościowa jest nowym rodzajem opłaty. Mając na uwadze konieczność pozyskania środków na skonstruowanie i niezawodne funkcjonowanie systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów, w tym również nadzoru, oraz zapewnienie

sprawnego gromadzenia kapitału (w tym przypadku opłaty przeznaczonej na nowe zadania w tym zakresie), zasadne było wprowadzenie nowej opłaty. Wprowadzenie tej opłaty, a także sposób jej gromadzenia, wydatkowania i rozliczania się z niej, ma zagwarantować pełną transparentność gromadzenia oraz wydatkowania środków. Zapewnić ma także przeznaczenie danych środków na jeden konkretny cel. Zdecydowano też, że ustawa będzie określała jedynie maksymalną wysokość opłaty jakościowej (**art. 84 ust. 8**) na poziomie nie przekraczającym 3,5 zł.

Projektodawca wprowadza również istotne rozwiązanie, które ma na celu zdyscyplinowanie właścicieli i posiadaczy pojazdów do przedstawiania ich do badania technicznego w wyznaczonym terminie (**art. 84 ust. 9 i 10**). Zgodnie z tymi regulacjami w przypadku wykonania badania technicznego 45 dni po wyznaczonej dacie pobiera się dodatkową opłatę w wysokości odpowiadającej 50% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego.

Zdecydowano, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie będzie stanowiła przychód TDT, a obowiązany do jej pobierania będzie przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów. Planuje się, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie będzie w roku 2019 r. podstawowym źródłem finansowania nowego systemu badań technicznych pojazdów, w szczególności realizacji nowych zadań organu nadzoru (Dyrektora TDT). W pierwszym roku obowiązywania przepisów, źródłem finansowania będą także środki własne TDT. Przewiduje się, że opłata za badania techniczne po terminie może być niewystarczająca na pokrycie całkowitych kosztów nowego systemu badań technicznych pojazdów. Zakłada się, że nowe przepisy wpłyną nie tylko na jakość badań technicznych, ale także na ich terminowość. Tak więc wprowadzenie opłat za nieterminowe przeprowadzenie badań wpłynie na znaczne ograniczenie niebezpiecznego z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonywania badań po terminie. Pozytywny aspekt wykonywania przez właścicieli lub posiadaczy badań technicznych przełoży się jednak na zmniejszenie przychodów z tego tytułu Dyrektora TDT. Dlatego też niezbędne jest wprowadzenie opłaty zapewniającej stałe źródło finansowania nowego systemu badań technicznych. Jednakże opłata jakościowa obowiązywać będzie dopiero od roku 2020 (**art. 28**), a wysokość opłaty zostanie określona w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Ostateczna wysokość tej opłaty będzie uzależniona od dokonanej w pierwszym roku obowiązywania przepisów analizy danych o ilości środków finansowych pozyskanych z opłaty za badania

techniczne przeprowadzone po terminie oraz ich przełożenia na możliwości pokrycia wydatków związanych z nowymi zadaniami nałożonymi na Dyrektora TDT. Zakłada się, iż wysokość opłaty jakościowej ponoszonej przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów zostanie określona w rozporządzeniu na minimalnym poziomie, pokrywającym wydatki związane z obsługą nowego systemu zapewniającego wysoką jakość badań technicznych pojazdów (niesfinansowanych z opłaty za badania techniczne po terminie). Podkreślenia wymaga, że proponowane przepisy jednoznacznie określają, iż nowe opłaty przekazywane projektowanymi przepisami Dyrektorowi TDT będą mogły być wykorzystane jedynie na realizację zadań Dyrektora TDT wprost określonych przedmiotową nowelizacją. Wprowadzenie dodatkowej opłaty jakościowej w wysokości określonej rozporządzeniem ponoszonej przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, będącej wynikiem konieczności implementacji rozwiązań unijnych, przy założeniu lepszego funkcjonowania całego systemu badań technicznych pojazdów, z jednoczesnym podwyższeniem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, wydaje się akceptowalnym społecznie rozwiązaniem.

Następnie w **art. 84 ust. 12–14** określono procedurę postępowania w przypadku nieterminowego przekazywania opłat jakościowych oraz opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Ponadto, dla zachowania transparentności gospodarowania środkami finansowymi pochodzącymi z opłaty jakościowej, wprowadzono dodatkową procedurę sprawozdawczą dla Dyrektora TDT, określoną w art. 84 ust. 18. Co ważne, w **ust. 20** tego przepisu wprowadzone jest nowe rozwiązanie, które stanowi realizację głosów środowiska reprezentującego przedsiębiorców operujących zarobkową flotą samochodową – możliwość uiszczenia opłat w późniejszym terminie, jeżeli sposób taki wynika z umowy zawartej pomiędzy przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów a właścicielem lub posiadaczem pojazdu.

W **art. 85 ust. 1** doprecyzowano, dla zapewnienia właściwego stosowania przepisu, wpisanie pierwszego terminu badania technicznego do dowodu rejestracyjnego przez organ dokonujący rejestracji pojazdu. Ponadto, z uwagi na brzmienie przepisów dyrektywy 2014/45/UE, dodano nowy **ust. 2**, zgodnie z którym diagnosta jest obowiązany wydać właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Z uwagi na konwersję całego systemu badań technicznych pojazdów, za zasadne zostało uznane umieszczenie tego zapisu na poziomie ustawowym (dotąd czynność ta była wskazana wyłącznie we właściwym rozporządzeniu).

Konsekwencją powyższego zapisu są zmiany dotyczące wskazania daty kolejnego okresowego badania technicznego pojazdu we właściwym dokumencie. Dlatego, też w **art. 85 ust. 3** zostało określone, iż jeżeli pojazd jest zarejestrowany i podlega badaniu, następny termin okresowego badania technicznego wpisuje diagnosta do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. W **ust. 4** ww. przepisu zostało przewidziane, iż w przypadku wolnego miejsca w dowodzie rejestracyjnym diagnosta wpisuje termin następnego badania technicznego nie tylko w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym, ale również w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.

W art. 85 ust. 5 na diagnostę został nałożony obowiązek, zgodnie z którym każdy wpis terminu następnego badania technicznego zostaje przez niego opatrzony pieczętą diagnosty zawierającą numer ewidencyjny diagnosty i kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów zatrudniającej diagnostę oraz jego podpisem. Wprowadzenie tej regulacji ma zapewnić wyeliminowanie z obrotu wydawanie zaświadczeń przez osoby do tego nieuprawnione.

Przewidziano także możliwość wydawania wtórników zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, w tym uwzględniono przypadek, w którym taki wtórnik może wydać Dyrektor TDT.

W świetle przestrzegania terminów badań technicznych pojazdów określonych w art. 81, należy zauważyć wprowadzenie nowego, istotnego z punktu widzenia użytkowników pojazdów, przepisu. Otóż nowy **art. 85 ust. 8** wprowadza możliwość dokonania okresowego badania technicznego w terminie nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego pojazdu. Wówczas termin następnego okresowego badania technicznego uznaje się 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 zapis jest zrealizowaniem reguły elastyczności dla podmiotów, które będą przestrzegały wyznaczonych terminów badań. Reguła ta jest wskazana w dyrektywie 2014/45/UE. Jednocześnie projektodawca w **art. 85 ust. 9** doprecyzowuje, iż wykonanie okresowego badania technicznego wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego oraz po wyznaczonej dacie badania technicznego powoduje, że termin następnego badania technicznego liczy się od daty przeprowadzenia tego badania. Doprecyzowanie to było

konieczne z uwagi na dotychczasowe problemy, jakie powstawały w praktyce przy liczeniu terminów badań.

Projekt w **art. 86** wprowadza nowe rozwiązanie dla właścicieli lub posiadaczy pojazdów, jakim jest możliwość przeprowadzenia „ponownego badania technicznego pojazdu”. W przypadkach gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu zaistnieje podejrzenie, iż ww. badanie zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa, można skorzystać z takiej procedury. Ponadto, z procedury tej może skorzystać organ rejestrujący oraz komórka nadzoru TDT. W takim przypadku Dyrektor TDT przeprowadzi badanie weryfikujące budzący wątpliwość wynik badania technicznego uprzednio przeprowadzonego przez diagnostę na podstawowej lub okręgowej stacji kontroli pojazdów. 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. Należy zwrócić szczególną uwagę, że właściciel lub posiadacz pojazdu nie ponosi kosztów ponownego badania technicznego w przypadku stwierdzenia niezgodności w sposobie przeprowadzenia badania przez diagnostę zatrudnionego na podstawowej lub okręgowej stacji kontroli pojazdów. Koszt pokrywany będzie ze środków zasilających system zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów. Natomiast właściele lub posiadacze pojazdów pokrywają koszt takiego badania w przypadku braku stwierdzenia niezgodności w sposobie przeprowadzenia badania. W tym miejscu wskazać należy, iż implementowana dyrektywa 2014/45/UE wskazuje, iż użytkownik winien mieć możliwość przeprowadzenia sprawdzającego badania technicznego. Co istotne, obecnie organy rejestrujące nie posiadają możliwości weryfikacji prawidłowości wykonanych badań technicznych pojazdu przez komercyjne stacje kontroli pojazdów. Do Dyrektora TDT kierowane są pisma z prośbą o opinię dotyczącą zasadności oraz prawidłowości wydanych przez diagnostów dokumentów z badań technicznych. Stwarzając możliwość organom rejestrującym skierowania pojazdu na sprawdzające badanie techniczne do niezależnego podmiotu, jakim jest Dyrektor TDT (będący jednocześnie organem właściwym w sprawie badań technicznych pojazdów), dajemy narzędzie do wyjaśnienia wątpliwości pozwalających na dopuszczenie lub wyeliminowanie z ruchu drogowego pojazdów stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego. Stwierdzenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone w stacji kontroli pojazdów niezgodnie z przepisami prawa zainicjuje podjęcie niezwłocznych czynności z zakresu nadzoru nad

przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, celem wyeliminowania szerzenia przez przedsiębiorców tego rodzaju naruszeń.

Projektowana zmiana upoważnia nowy podmiot do wykonywania badań technicznych pojazdów o szczególnej specyfice. Powyższe wynika z **art. 86a ust. 4**, zgodnie z którym szczególne badania techniczne i inne czynności będzie mógł przeprowadzać Dyrektor TDT. Upoważnienie nowego podmiotu o charakterze publicznym podyktowane zostało brzmieniem wdrażanej dyrektywy 2014/45/UE, bowiem to ona właśnie nakazuje państwom członkowskim UE stworzenie systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Przede wszystkim badania techniczne prowadzone przez Dyrektora TDT zapewniają uzyskanie wiarygodnych wyników badań technicznych. Dyrektor TDT będzie zatrudniał personel posiadający najwyższe kwalifikacje. Projektodawca zdecydował się powierzyć Dyrektorowi TDT szereg zadań wymagających specjalistycznej wiedzy oraz odpowiedniego wyposażenia. Projektodawca miał na względzie rangę organu właściwego sprawującego nadzór nad stacjami kontroli pojazdów oraz jego niezwykle wysoki poziom jakościowo-merytoryczny, który trudny będzie do osiągnięcia przez przedsiębiorców indywidualnych prowadzących stacje kontroli pojazdów. Dyrektor TDT swoje nowe zadania będzie wykonywał w wynajętych lokalach stacji kontroli pojazdów, które to zostaną wyłonione w trybie zamówień publicznych.

Dla przykładu, posiadając specjalistyczne wyposażenie Dyrektor TDT (m.in. mobilne urządzenia do analizy spalin pojazdów), będzie mógł sprawdzić poprawność działania takich systemów jak systemy odpowiedzialne za redukcję zanieczyszczeń gazowych w spalinach (filtr DPF oraz system AdBlue), a nie ograniczać się jedynie do sprawdzenia organoleptycznego ww. systemów. Sprawdzenie prawidłowości działania układów odpowiedzialnych za redukcję zanieczyszczeń spalin powinno być przeprowadzane podczas całego okresu eksploatacji przez osoby o odpowiednich kwalifikacjach.

Wyłącznie Dyrektor TDT będzie przeprowadzać dodatkowe badania techniczne pojazdu, w których dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian, wymian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, skutkujących zmianą układu napędowego, zmianą masy, zmianą wymiarów lub zmianą nacisków lub w których dokonano zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus i zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny. Obowiązek wykonywania badań technicznych po tego rodzaju zmianach konstrukcyjnych wymagany jest postanowieniami dyrektywy 2014/45/UE.

Tylko wysoce wykwalifikowany personel, posiadający ugruntowaną wiedzę specjalistyczną, zatrudniony przez Dyrektora TDT będzie stanowił swoistą rękojmię należytego zweryfikowania pojazdu po zmianach konstrukcyjnych w zakresie zgodności z przepisami dotyczącymi warunków dopuszczenia pojazdu do ruchu.

W tym miejscu należy zauważyć, że zmiana w układzie zasilania (modyfikacja konstrukcji silnika – systemy zasilania, układy wydechowe) może doprowadzić do przekroczenia dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń gazowych. Obecnie nagminnie stosowana jest praktyka usuwania filtrów cząstek stałych (np. filtr DPF) czy też układów katalitycznych odpowiedzialnych za ograniczenie emisji związków toksycznych w spalinach, jak również modyfikacji ww. układów (emulatory AdBlue).

Obecnie właściciele lub posiadacze pojazdów dokonujący modyfikacji układów wydechowych czują się bezkarni, ponieważ stacje kontroli pojazdów nie posiadają wyposażenia umożliwiającego sprawdzenie rzeczywistej emisyjności zanieczyszczeń gazowych – m.in. zadymienia spalin, czy tlenków azotu (NO_x) głównie odpowiedzialnych za powstawanie smogu. Dyrektor TDT wyposażony w specjalistyczne urządzenia badawcze, jak również zatrudniający personel o odpowiednich kwalifikacjach, będzie w stanie przeprowadzić analizę zanieczyszczeń gazowych w sposób wiarygodny odzwierciedlający rzeczywiste zanieczyszczenia gazowe. Zaproponowana zostanie także nowa (lepsz) procedura badania zadymienia dla wszystkich stacji kontroli pojazdów. Należy mieć na uwadze, iż obecnie procedowane są regulacje mające na celu wyeliminowanie pojazdów emitujących znaczne ilości substancji szkodliwych z ruchu w centrach miast. Brak kontroli nad zanieczyszczeniami gazowymi negatywnie wpływa na środowisko naturalne, w szczególności na jakość powietrza w dużych aglomeracjach miejskich. Analiza dokumentacji opisującej dokonane zmiany, jak również analiza zawartych w niej wyliczeń i zastosowanych materiałów, wymaga odpowiedniej wiedzy inżynierskiej, której obecnie diagności nie posiadają. Gwarancją prawidłowo wykonanych badań technicznych po zmianach konstrukcyjnych będzie personel zatrudniony przez Dyrektora TDT. Zastrzeżenie tego rodzaju badań do wyłącznej kompetencji Dyrektora TDT zagwarantuje wyeliminowanie z ruchu pojazdów, w których zmiany konstrukcyjne spowodowały negatywny wpływ na własności trakcyjne pojazdu. Ponadto, zmiany w układach zawieszenia, hamulcowych, kierowniczych lub jezdnych są wykonywane stosunkowo często i mają one duży wpływ na bezpieczeństwo. Pomimo tego do chwili obecnej nie jest wymagane badanie techniczne pojazdu po tego rodzaju zmianach. Pojazdy

po tzw. „TUNINGU” w ogóle nie są badane. Obecnie stacje kontroli pojazdów nie są w stanie wykonać tego rodzaju badania z powodu braku odpowiedniego personelu i odpowiedniego wyposażenia.

Obecnie w przypadku zmiany konstrukcyjnej powodującej zmianę rodzaju pojazdu na autobus jedynie sposób mocowania foteli podlega ocenie przez uprawnioną jednostkę badawczą. Przy tego rodzaju modyfikacjach ocenie powinno podlegać wiele innych elementów, której to oceny personel okręgowej stacji kontroli pojazdów nie jest w stanie przeprowadzić. Np. ocena prawidłowości montażu okien, wyjść ewakuacyjnych, wpływ dokonanych zmian na układ zawieszenia, sprawdzenie wymagań dla wyjść, przejść, luków ewakuacyjnych itp. Zmiany konstrukcyjne powodujące zmianę rodzaju pojazdu na autobus wykonane nieprofesjonalnie stwarzają realne zagrożenie dla zdrowia i życia przewożonych pasażerów, jak również pozostałych uczestników ruchu drogowego. Wprowadzone zmiany mogą przyczynić się do pogorszenia właściwości wytrzymałościowych nadwozia, czy podwozia pojazdu, jak również jego właściwości trakcyjnych. Stacje kontroli pojazdu nie posiadają wyposażenia i personelu, który będzie w stanie przeprowadzić analizę dokumentacji technicznej dotyczącej przeprowadzonych zmian oraz zbadać i ocenić prawidłowość przeprowadzonych zmian konstrukcyjnych.

W przypadku zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny należy mieć na względzie, iż obecnie szereg zmian ma na celu ominięcie systemu podatkowego, a co za tym idzie zmniejszenie wpływów do budżetu państwa. Wiele przypadków zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny jest wykonywanych w sposób nieprofesjonalny i pozorny z rażącym naruszeniem przepisów. Mimo to diagności pracujący na stacjach kontroli pojazdów przeprowadzają badania techniczne tego rodzaju pojazdów, kończąc je wynikiem pozytywnym.

Zgodnie z projektowanymi zapisami docelowo tylko Dyrektor TDT będzie mógł przeprowadzać badania techniczne trolejbusów i tramwajów. Kwestia ta została rozwinięta przy omówieniu nowego brzmienia art. 83.

Zakres przedmiotowy kompetencji Dyrektora TDT został wyraźnie rozdzielony i nie realizuje on zadań właściwych dla stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez przedsiębiorców.

Co prawda dyrektywa 2014/45/UE nie nakłada na projektodawcę obowiązku polegającego na upoważnieniu Dyrektora TDT do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, jednakże w art. 14 ust. 13 tej dyrektywy jest wskazane wyraźnie, iż stacje kontroli pojazdów prowadzone bezpośrednio przez właściwy organ są zwolnione z wymogów dotyczących upoważnienia i nadzoru w przypadku, gdy organ nadzoru stanowi część organu właściwego. Implikując, dyrektywa 2014/45/UE przewiduje możliwość przeprowadzania badań technicznych pojazdów przez organ właściwy – w tym przypadku Dyrektora TDT.

Mając na uwadze obecnie funkcjonujący system badań technicznych, jego braki oraz szerzące się praktyki, które prowadzą do łamania prawa i zagrożenia życia oraz zdrowia ludzkiego, przeprowadzanie badań technicznych przez Dyrektora TDT stanowi swoisty gwarant właściwej konwersji systemu badań technicznych pojazdów w RP, a także likwidację jego rudymmentarnych mankamentów.

Rzetelna realizacja zadań wskazanych w dyrektywie 2014/45/UE jest możliwa dzięki kompleksowemu funkcjonowaniu systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów, którego elementem są badania techniczne przeprowadzane przez organ właściwy (Dyrektora TDT). Wykonywać on będzie zadania o szczególnym charakterze, do których nie są przystosowane, ani w zakresie kadrowym ani w zakresie technicznym, stacje kontroli pojazdów prowadzone przez przedsiębiorców, co da rękojmię 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. Dyrektor TDT będzie stanowił swoisty instrument do sprawowania scentralizowanego nadzoru nad systemem badań technicznych. Wskazać w tym miejscu należy, iż projektodawca wzorował się na rozwiązaniach funkcjonujących w innych europejskich państwach. Dla przykładu, holenderskie RDW, fińskie TRAFI, czy też Szwedzka Agencja Transportowa.

Nadmienić należy, iż analizowane były na tej płaszczyźnie inne rozwiązania z uwzględnieniem przesłanek merytoryczno-technicznych, finansowych oraz administracyjnych (pełna analiza w pkt 2 OSR) i w konsekwencji dokonanej analizy przedmiotowe rozwiązanie jest jak najbardziej właściwe.

Jeśli natomiast chodzi o infrastrukturę, w której Dyrektor TDT będzie wykonywał swoje zadania w postaci wykonywania badań technicznych, to zgodnie z przyjętym rozwiązaniem – Dyrektor TDT będzie wynajmował stacje kontroli pojazdów od

przedsiębiorców lub pomiotów, którzy zostaną uprzednio wyłonieni w procedurze przetargowej na podstawie prawa zamówień publicznych. Zgodnie z przyjętymi założeniami Dyrektor TDT będzie wynajmował stacje niezależnie od statusu prawnego podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów, innymi słowy stacje kontroli pojazdów będą wynajmowane zarówno od przedsiębiorców, jak i innych podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów (np. szkoły).

Zasadnicze zmiany wprowadzono również w obszarze badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych. Uwzględniając apele środowiska branżowego, użytkowników tych urządzeń mechanicznych oraz organów administracji publicznej sprawujących bezpośrednią pieczę nad rozwojem dziedzin związanych z korzystaniem z maszyn rolniczych, brzmienie **art. 86a ust. 5** zezwala na przeprowadzanie badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów, jeśli będzie ona spełniała wymagania określone przepisami prawa. Zgodnie z nowymi przepisami takie badanie będzie możliwe jedynie przy zachowaniu odpowiednich standardów badania technicznego w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych, co pozwoli na zagwarantowanie utrzymania ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w stanie technicznym zapewniającym ich bezpieczne użytkowanie.

Projekt został dostosowany do zmian wynikających z ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców. Zmiany wynikają przede wszystkim z faktu, że w związku z ww. przepisami do ustaw szczegółowych muszą zostać przeniesione i odpowiednio dostosowane przepisy dotyczące regulowanej działalności gospodarczej uregulowane dotychczas w ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Odejście w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców 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 działalności w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz prowadzenia ośrodka szkolenia projekt został uzupełniony m.in. o przepisy dotyczące możliwości rozpoczęcia działalności regulowanej przy braku odpowiedzi ze strony organu na wniosek o wpis do rejestru działalności regulowanej, przesłanek wydania decyzji o zakazie wykonywania działalności regulowanej, a także braku możliwości uzyskania wpisu do rejestru działalności regulowanej przez podmiot działający bez takiego wpisu przez okres 3 lat od ujawnienia tego faktu.

Jedną z kluczowych zmian wprowadzonych niniejszym projektem jest wskazanie w **art. 86b ust. 2**, iż działalność regulowaną w postaci stacji kontroli pojazdów mogą prowadzić jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, a spełniające wymagania określone przez ustawę. Jednakże w ust. 2 zostało doprecyzowane, że pomimo nieposiadania statusu przedsiębiorcy, do jednostek organizacyjnych prowadzących stacje kontroli pojazdów zastosowanie mają przepisy dotyczące przedsiębiorców prowadzących działalność regulowaną tego typu. Dotychczasowy katalog podmiotów niebędących przedsiębiorcami, które mogą prowadzić stacje kontroli pojazdów, określony obecnie w **art. 83 ust. 2a**, był niepełny. Przykładem takiego podmiotu był Ośrodek Techniki Leśnej jako państwowa jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej oraz stanowiąca własność Skarbu Państwa. Dlatego też wprowadzenie takiego rozwiązania zapobiegnie powstawaniu problemów w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów przez podmioty inne niż przedsiębiorcy. Jednakże wskazać w tym miejscu należy, iż podmioty niebędące przedsiębiorcami prowadzące działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów wskazane w art. 83 ust. 2a ustawy nadal będą mogły funkcjonować w tym zakresie na podstawie wdrażanych regulacji.

Istotna zmiana dotyczy również doprecyzowania wymogów, jakie ma spełniać przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą o charakterze regulowanym w postaci prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Dla przykładu zostało zmienione brzmienie **art. 86b ust. 5 pkt 1**, zgodnie z którym wskazany przedsiębiorca musi posiadać siedzibę lub oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a w przypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą – miejsce wykonywania działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Poprzez wprowadzenie możliwości prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorców posiadających siedzibę lub oddział na terytorium kraju projektodawca zezwolił, aby działalność prowadzona była przez przedsiębiorców zagranicznych posiadających swoje siedziby w innych państwach członkowskich UE lub EOG, bądź innych państwach prowadzących działalność dzięki zasadzie wzajemności.

Ponadto, w **art. 86b ust. 5 pkt 3** został rozszerzony katalog prawomocnych orzeczeń sądu, które uniemożliwiają przedsiębiorcy prowadzenie stacji kontroli pojazdów. Jeśli osoba fizyczna lub członek organu zarządu osoby prawnej zostanie prawomocnie skazany za umyślne przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów, taka osoba nie będzie mogła prowadzić działalności w tej formie. Zmiana zapisu w tym przypadku ma jedynie na celu dostosowanie aktualnie obowiązującego brzmienia do terminologii stosowanej

w Kodeksie karnym, bowiem rozdział XXXIV tego aktu prawnego nosi nazwę „Przestępstwa przeciwko wiarygodności dokumentów”. Dodatkowo, wyliczenie zawarte w tym przepisie zostało rozszerzone o brak prawomocnego wyroku za umyślne przestępstwa skarbowe, co ma zagwarantować rzetelność i wiarygodność uczestnika obrotu gospodarczego.

W **art. 86b ust. 6** uregulowana została procedura sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w zakresie dysponowania warunkami lokalowymi oraz wyposażeniem kontrolno-pomiarowym. Sprawdzenie ww. elementów jest warunkiem podstawowym dla wykonywania badań technicznych w sposób przewidziany prawem.

Obostrzenie wprowadzone w **art. 86b ust. 9** służy wyeliminowaniu praktyk sprzecznych z prawem stosowanych obecnie przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Wszelkie bowiem zmiany warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego warunkujące przeprowadzenie ponownego sprawdzenia lub sprawdzenia uzupełniającego przedsiębiorcy starali się niejednokrotnie obejść za pomocą zastosowania przepisów prawa handlowego.

Jedną z najistotniejszych zmian, jakie zostały wprowadzone niniejszą nowelizacją w **art. 86c ust. 1**, jest przyznanie kompetencji do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów Dyrektorowi TDT. Dotychczas rejestr prowadzony był przez starostę właściwego ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem. Zamiana taka jest zasadna, ponieważ to właśnie Dyrektor TDT wydaje uprawnienia przedsiębiorcom, spełniającym określone wymogi, do prowadzenia działalności tego rodzaju.

W **art. 86d i art. 86e** została wskazana procedura uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz wszystkie konsekwencje, jakie są związane z jego uzyskaniem (nadanie stacji kodu rozpoznawczego oraz wydanie zaświadczenia o dokonaniu wpisu). Zawarcie w sposób wyraźny w tym zapisie ww. elementów w sposób jednoznaczny określa, jakich działań powinien dokonać organ, żeby przedsiębiorca mógł prowadzić działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Ponadto, w ocenie projektodawcy, dla zachowania przejrzystości i pewności obrotu gospodarczego niezbędne jest ujawnienie w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów kodu rozpoznawczego stacji.

Ponadto w **art. 86f** na przedsiębiorców został nałożony obowiązek informowania Dyrektora TDT o kwestiach istotnych dla należytej kontroli rozwoju branży, takich jak np. numer w rejestrze przedsiębiorców, zakres wykonywanych badań, czy zakończenie prowadzenia działalności w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Wiadomości te mają istotne znaczenie, ponieważ stanowią jeden z elementów wpływających na ważność wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Dyrektor TDT może dokonać sprostowania z urzędu wpisu zawierającego oczywiste błędy lub niezgodności ze stanem faktycznym.

Do nowych przepisów należy precyzyjne określenie przez ustawodawcę w **art. 86g ust. 1** zamkniętego katalogu okoliczności, w których przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany uzyskać nowy wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Uzyskanie nowego wpisu jest wymagane w sytuacji, kiedy zmienia się zakres przeprowadzanych badań technicznych dokonywanych przez przedsiębiorcę oraz w momencie zmiany stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów.

Mając na uwadze zapewnienie jednolitości w obowiązujących procedurach, a także jasności w interpretowaniu i stosowaniu prawa, w **art. 86g ust. 2–4** wprowadzono procedurę sprawdzenia uzupełniającego.

W **art. 86h** zostały określone sytuacje, w których przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest wykreślany z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Jedną z przesłanek wykreślenia jest wydanie decyzji o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów w przypadku gdy rażąco naruszył on warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Jednocześnie doprecyzowano, że rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest co najmniej dwukrotne niedopełnienie przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów obowiązków w zakresie zapewnienia warunków wymaganych przepisami prawa wymienionych w art. 86i ust. 1 i 2, tj. w zakresie:

- zapewnienia przeprowadzania badań technicznych zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem ich przeprowadzania, przez diagnostów, przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w wymaganych warunkach lokalowych oraz

– prowadzenia, z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego, rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów.

Powyższe wymagania są podstawą do prawidłowego przeprowadzania badań technicznych, jak również do zapewnienia potwierdzenia wykonania i ewidencjonowania tych badań. Nieprzestrzeganie tych wymagań stanowi rażące naruszenie przepisów, a dwukrotne stwierdzenie tego samego naruszenia wykazanego w osobnych kontrolach będzie skutkowało wykreśleniem z rejestru.

Należy zwrócić uwagę, że postępowanie w zakresie wydania decyzji o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest prowadzone na podstawie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego (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 wykonywania przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów organ w sposób szczegółowy powinien wyjaśnić jak należy rozumieć rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej oraz wskazać dlaczego w jego ocenie nieprawidłowości stanowią, w świetle przesłanek ustawowych, o rażącym naruszeniu warunków wykonywania tej działalności.

Przewidziano także możliwość usunięcia z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów poszczególnych stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez jednego przedsiębiorcę (dotyczy przypadku posiadania co najmniej dwóch stacji).

Art. 86i nakłada na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów obowiązki, np. zatrudnianie osób posiadających świadectwo kompetencji diagnosty oraz prowadzenie rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów. Nadto, projektowany przepis określa zakres danych gromadzonych w rejestrze przeprowadzonych badań technicznych pojazdów (identyfikujące pojazd, o dowodzie rejestracyjnym lub pozwoleniu czasowym oraz ich wtórnikach, o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego, techniczne o pojeździe, o badaniach technicznych pojazdu i o innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu), przy czym szczegółowy zakres danych zostanie określony w przepisach aktu wykonawczego wydanego na podstawie art. 81 ust. 20.

Zmianą podyktowaną czynnikami o charakterze unijnym, jak i wewnątrz krajowym, jest przekazanie kompleksowego nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce wyodrębnionej komórce organizacyjnej TDT (komórka nadzoru TDT), zgodnie ze zmianą zawartą w **art. 86j**. W pierwszej kolejności wskazać należy, iż zgodnie z brzmieniem dyrektywy 2014/45/UE kontrola nad całym obszarem związanym ze stacjami kontroli pojazdów powinna być skoncentrowana w rękach organu państwowego. W ocenie projektodawcy najbardziej właściwym rozwiązaniem w tym zakresie będzie powierzenie zadań nadzorczych wyodrębnionej komórce nadzoru TDT, stanowiącej część organu właściwego. TDT posiada wieloletnie doświadczenie praktyczne, w konsekwencji czego jest on znaczącą jednostką o charakterze konsultacyjno-doradczym. TDT zatrudnia wyspecjalizowanych pracowników, dlatego podejmowane działania dają rękojmię wykonywanych czynności kontrolno-sprawdzających. Zdaniem resortu, tylko powierzenie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów Dyrektorowi TDT, jako organowi o zasięgu krajowym, zagwarantuje osiągnięcie celów wskazanych w dyrektywie 2014/45/UE. Ponadto takie rozwiązanie zapewni stworzenie jednolitego mechanizmu funkcjonującego na terenie całego kraju, co w efekcie zagwarantuje jednolite stosowanie prawa w zakresie badań technicznych. Kluczowe znaczenie dla powierzenia komórce nadzoru TDT systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów miała ankieta przeprowadzona w ostatnim kwartale 2015 r. wśród wszystkich starostw. Jej celem było ustalenie poziomu przygotowania samorządu terytorialnego do wykonywania zadań przewidzianych we wdrażanej dyrektywie 2014/45/UE. W rezultacie zostało stwierdzone, iż system nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów nie może w świetle projektowanych zmian funkcjonować w obecnym kształcie, tj. być sprawowanym przez starostwa, bowiem tylko jedno spośród

380 starostw jest w stanie sprostać wymogom stawianym przez regulacje dyrektywy 2014/45/UE. Co istotne, pozostawienie takiego schematu kontroli w przyszłości w zupełności uniemożliwiłoby Rzeczypospolitej Polskiej osiągnięcie celu, do jakiego zobowiązuje państwa członkowskie UE dyrektywa 2014/45/UE. Dodatkowo zgodnie z przyjętymi założeniami komórka nadzoru TDT będzie tworzyła część systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów.

W tym przypadku nie bez znaczenia pozostaje fakt, iż TDT posiada akredytację Polskiego Centrum Akredytacji jako jednostka inspekcyjna i posiada w tym zakresie specjalistyczną procedurę (procedura NR PJ-05-01). Procedura ta jest odzwierciedleniem faktu, zgodnie z którym TDT jako akredytowana jednostka inspekcyjna spełnia normę PN-EN ISO/IEC 17020. Celem tej procedury 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. Funkcjonowanie w TDT procedury szkolenia pracowników w pełni kompatybilnej z normą PN-EN ISO/IEC 17020 gwarantuje jawność działania TDT w zakresie wykonywania nadzoru przez upoważnionych pracowników, wymogów określanych względem pracowników, a także rzetelność i bezstronność w działaniu. Rozwiązanie to ma na celu zapewnienie najwyższego poziomu czynności wykonywanych przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, co w efekcie końcowym wpłynie na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz realizację celów stawianych przez wdrażaną dyrektywę 2014/45/UE.

Stworzenie centralnego nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów w postaci wyodrębnionej w TDT komórki nadzoru 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. W szczególności jest to ważne, ponieważ tworzy się struktury krajowej władzy do spraw zapewnienia poprawy systemu badań technicznych pojazdów, obniżając do minimum koszty jej powołania. Przekazanie zadań związanych z systemem badań technicznych Dyrektorowi TDT oraz jego bieżąca działalność nie będą obciążały budżetu państwa. Finansowanie pracy związanej z realizacją zadań związanych z systemem zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów odbywałoby się na podstawie przychodów pozyskiwanych z opłat

związanych z wykonywaniem zadań. We wszystkich europejskich systemach badań technicznych koszty badań, sprawdzeń lub kontroli wydawania zaświadczeń pokrywają użytkownicy pojazdów. Podkreślenia wymaga, iż nadzór sprawowany przez ww. komórkę właściwą do spraw nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów ma na celu zapewnienie obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych. Dla zapewnienia całkowitej bezstronności działań z obszaru nadzoru wprowadzono zapisy (**art. 86j ust. 5**) określające katalog czynności bądź działań, których nie mogą wykonywać upoważnieni pracownicy wykonujący nadzór. Ponadto przepisy zobowiązują upoważnionych pracowników do składania oświadczeń pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, a także umożliwiają Dyrektorowi TDT wyłączenie takich pracowników w przypadku podejrzenia zaistnienia konfliktu interesów.

Zgodnie z art. 42 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym TDT jest państwową osobą prawną, natomiast zgodnie z art. 61 tej ustawy, TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową i nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT. Ponadto TDT nie otrzymuje również żadnych dotacji, ani środków z budżetu państwa.

Mając na uwadze minimalne wymagania dotyczące organów nadzoru określone w dyrektywie 2014/45/UE projektowana zmiana zakłada prowadzenie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce na wielu płaszczyznach. Zakres tego nadzoru obejmuje procedurę związaną ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów, w tym sporządzeniem protokołu z dokonania czynności sprawdzających, wszelkie działania związane z funkcjonowaniem centralnego rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, bezpośredni nadzór polegający na kontrolach okresowych i doraźnych oraz wydawaniem świadectw kompetencji diagnosty i prowadzeniem centralnego rejestru diagnostów.

Obowiązujące dotychczas przepisy w przedmiocie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdu zostały zmienione w sposób znaczący, w konsekwencji czego prawodawca wprowadził szereg nowych rozwiązań. W ramach realizowania ww. nadzoru, komórka nadzoru TDT, stosownie do **art. 86j ust. 8**, zgodnie ze swoją właściwością, będzie realizowała następujące bloki czynności kontrolno-sprawdzających:

- 1) przeprowadzanie kontroli i weryfikacja wyników wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stacje kontroli pojazdów w ostatnich 3 miesiącach;

- 2) przeprowadzanie okresowych kontroli sprawdzających stacje kontroli pojazdów;
- 3) przeprowadzanie, na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, kontroli doraźnych;
- 4) analizę skarg, wniosków, statystyk i wydanych zaleceń pokontrolnych, na podstawie których może również wszczynać doraźne kontrole stacji kontroli pojazdów;
- 5) wydawanie zaleceń pokontrolnych oraz wyznaczanie terminów usunięcia stwierdzonych naruszeń,
- 6) wystąpienie do organu rejestrującego z wnioskiem o skierowanie pojazdu na ponowne badanie techniczne.

Zapewnienie tak szczegółowego i szczelnego audytu jest podyktowane treścią załącznika V do dyrektywy 2014/45/UE. Dodatkowo, mając na uwadze krajowy nadzór nad funkcjonowaniem przedsiębiorców w tym zakresie, dostrzeżono konieczność wzmocnienia weryfikacji przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Zmiany te mają zapewnić poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Precyzyjnego uzasadnienia wymaga okoliczność, iż liczba kontroli *ad hoc* została określona w projekcie na poziomie nie mniej niż 0,5% liczby badań technicznych wykonywanych w Polsce w ciągu roku. Takie rozwiązanie ma w ocenie ustawodawcy zapewnić optymalną ilość zbadanych stacji kontroli pojazdów. Należy mieć na względzie, że Dyrektor TDT jest obowiązany do analizy statystycznej wyników uzyskanych podczas ww. kontroli oraz przekazywania ich ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Projektodawca w **art. 86j ust. 9–12** określa zasady działania pracowników komórki nadzoru TDT podczas bezpośredniego audytu stacji kontroli pojazdów. Określenie sposobu przeprowadzenia kontroli oraz działań podejmowanych w jej toku przez organ w akcie prawnym rangi ustawowej zapewnia działanie w granicach prawa. Ponadto daje to przedsiębiorcy gwarancję legalności wykonywanego monitoringu przez co będzie zachowane zaufanie do organów administracji publicznej. Wskazać również należy, iż powyższe przepisy są realizacją wymogów zawartych w załączniku V wdrażanej dyrektywy 2014/45/UE.

Ważnym przepisem, mającym na celu zapewnienie prawidłowości wykonywanych czynności w trakcie kontroli, jest zagwarantowanie pracownikom TDT ochrony przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu. Aktualne pojęcie funkcjonariusza publicznego zawarto w art. 115 § 13 Kodeksu karnego. Ustawodawca, określając jego definicję legalną, stosuje enumeratywne wyliczenie osób, którym przyznano *ex lege* status

funkcjonariusza publicznego, ale posługuje się zróżnicowaną formą regulacji. Z nazwy wymieniono tylko część osób (np. Prezydent RP, poseł na Sejm RP, poseł do Parlamentu Europejskiego, senator, radny). Kolejne grupy zostały określone: przez podanie opisu pełnionej funkcji (np. osoba niezatrudniona w administracji rządowej, samorządowej lub w innym organie państwowym, ale uprawniona do wydawania decyzji administracyjnych). Umieszczenie w **art. 86j ust. 10** przepisu w przedmiocie uznania pracownika komórki nadzoru TDT za funkcjonariusza publicznego służyć ma zaznaczeniu rangi dokonywanych przez niego czynności. Należy zauważyć, że rozwiązanie polegające na powierzeniu wyodrębnionej komórce TDT nadzoru nad systemem badań technicznych pojazdów jest zasadne. Z drugiej jednak strony projektodawca podkreśla zwiększoną odpowiedzialność pracownika komórki nadzoru TDT wynikającą z faktu, iż podejmując bezprawne działania podczas kontroli, naruszy on nie tylko reguły ogólne, ale także zasady etyki zawodowej, którymi jest związany i które stanowią immanentną część jego specyficznej pozycji ustrojowej. Zasady te zostały wpisane w charakter zadań realizowanych przez funkcjonariuszy, doniosłych z punktu widzenia interesów państwa. Przepięstwo popełnione przez funkcjonariusza publicznego wykazuje dodatkowy poziom bezprawności, *eo ipso* – wyższy stopień społecznego niebezpieczeństwa. Takie działania powodują zwiększoną odpowiedzialność karną.

Zupełnie nowe rozwiązanie zostało wprowadzone brzmieniem **art. 86l**, który to zakazuje przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów pobierania opłat za wykonanie badania technicznego pojazdów w wysokości innej niż określona przepisami prawa oraz przyjmowania i oferowania korzyści materialnych lub osobistych, a także nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego pojazdu lub w powiązaniu z tym badaniem. Opłata za badanie techniczne pojazdu powinna być pobierana przez wszystkich przedsiębiorców wykonujących tego rodzaju działalność w wysokości określonej przez akt wykonawczy, bez jakichkolwiek upustów i rabatów, czy też oferowania korzyści materialnych lub nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego pojazdu lub w powiązaniu z tym badaniem. Takie stanowisko wnioskodawcy ma na celu zapewnienie jednakowych warunków prowadzenia działalności związanej z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów, co wpływa w bardzo dużej mierze na jakość i poziom prowadzonych działań związanych z dopuszczeniem do ruchu drogowego pojazdów bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska.

Przedmiotowy projekt w **art. 86m** określa, że badania techniczne pojazdów służb są przeprowadzane przez upoważnione komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów prowadzone przez służby, z wyłączeniem obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz pojazdów Państwowej Straży Pożarnej, lub na zwykłych stacjach kontroli pojazdów. Regulacja ta stanowi ujednoczenie systemu badań technicznych, z jednoczesnym zachowaniem odrębności pojazdów służb. Nadmienić w tym miejscu należy, iż diagnosty przeprowadzający badania techniczne na stacjach kontroli pojazdów prowadzonych przez służby będą musieli spełniać wymogi w zakresie kompetencji i wykształcenia takie same, jak diagnosty zatrudnieni w pozostałych stacjach kontroli pojazdów. Będą stanowić szczególną grupę diagnostów, dla których oprócz minimalnych wymogów wynikających z przedmiotowej regulacji, kierownicy odpowiednich służb będą mogli określić dodatkowe kryteria.

Projekt w rozdziale 5 modernizuje porządek dotychczas obowiązujących przepisów w zakresie uzyskania uprawnień diagnosty oraz okoliczności dotyczących samego wykonywania zawodu i jego monitoringu. Wszelkie działania w tym zakresie powinny być zgodne z wdrażaną dyrektywą 2014/45/UE. Co istotne, ten akt prawny zezwala na wprowadzenie przez państwo członkowskie UE dodatkowych wymogów odnośnie kompetencji i odpowiedniego wykształcenia. Zmianie uległo przede wszystkim jednoznaczne określenie wymogów formalnych, które należy spełnić, aby uzyskać świadectwo kompetencji diagnosty. Wprowadzenie tych zapisów jest zrealizowaniem potrzeby zapewnienia legalności działania organów oraz transparentności procedury, by interpretacja i stosowanie przepisów przez osoby i podmioty zainteresowane nie budziły wątpliwości.

Ważną zmianą jest wprowadzenie regulacji, iż dokumentem stwierdzającym posiadanie przez osobę odpowiedniego doświadczenia oraz kwalifikacji zawodowych jest świadectwo kompetencji diagnosty wydawane przez Dyrektora TDT w drodze decyzji. Diagnosta posiadający świadectwo kompetencji, zatrudniony na stacji kontroli pojazdów oraz wpisany do rejestru diagnostów prowadzanego przez Dyrektora TDT, może przeprowadzać badania techniczne na stacji kontroli pojazdów. Kompleksowo została uregulowana materia dotycząca wszelkich wymogów formalnych, jakie powinien spełniać kandydat na diagnostę, by uzyskać wpis do ww. rejestru.

Proponowany **ust. 2 w art. 86n** wprowadza i precyzuje na poziomie ustawowym obowiązek diagnosty, tj. przeprowadzanie badania technicznego zgodnie z przedmiotem,

zakresem i sposobem jego przeprowadzania oraz przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego. Regulacja ta ma na celu wyeliminowanie praktyk niezgodnych z prawem szerzących się obecnie wśród diagnostów.

W **art. 86o ust. 1** został określony katalog zamknięty wymogów, jakie powinien spełniać kandydat na diagnostę. Prawodawca, jako warunki niezbędne dla wykonywania tego zawodu, wskazał elementy takie jak: odpowiednie wykształcenie oraz praktyka, ukończenie kursu dla diagnostów, złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego, nieskazanie za przestępstwo w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe oraz za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

W **ust. 2 art. 86o** zapisy dotyczące wymaganego wykształcenia i okresu praktyki dla zawodu diagnosty określają cztery zasadnicze kategorie wymaganego wykształcenia diagnosty (wyższego lub średniego) i odpowiednich dla tych kategorii okresów praktyki. Powyższe zmiany uwzględniają konieczność dostosowania wymogów w zakresie wykształcenia diagnosty do aktualnych regulacji 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. Nowo proponowane zapisy mają na celu zachowanie szerokiego dostępu do zawodu diagnosty, przy jednoczesnym zagwarantowaniu odpowiednich kompetencji technicznych osób wykonujących ten zawód. Powyższa zmiana podyktowana została pkt 1 załącznika IV do dyrektywy 2014/45/UE określającego minimalne wymogi dotyczące kompetencji, wyszkolenia i certyfikacji diagnostów. Unijny akt prawny 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. Dodatkowo, w załączniku IV wdrażanej dyrektywy 2014/45/UE zostało określone minimalne doświadczenie, jakie musi posiadać kandydat na diagnostę – co najmniej 3 lata udokumentowanego doświadczenia lub jego równoważnika, np. udokumentowanego mentoringu lub studiów.

Nadmienić należy, iż brzmienie art. 86o ust. 1 pkt 2 lit. c stanowi rozwiązanie, w którym osoba posiadająca ukończone studia wyższe na kierunku, dla którego program kształcenia przewiduje efekty kształcenia odpowiadające efektom szkolenia wymaganym w programie szkolenia kandydatów na diagnostów, jest zwolniona z obowiązku ukończenia kursu dla

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

Z uwagi na scalenie całego, niezwykle złożonego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi, w **art. 86p ust. 2** Dyrektorowi TDT została przyznana kompetencja do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty. Świadectwo kompetencji diagnosty jest dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. Takie rozwiązanie jest podyktowane przepisami wdrażanej dyrektywy 2014/45/UE. Dodatkowo, w ocenie projektodawcy, zasadne jest funkcjonowanie w tym zakresie jednego organu centralnego, co zapewni jednolitość stosowania prawa.

Ważną kwestią w zakresie uzyskania świadectwa kompetencji diagnosty jest uregulowanie na poziomie ustawowym w **art. 86x** przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego dla kandydatów na diagnostów przez Dyrektora TDT. Mając na uwadze, iż Dyrektor TDT to organ odpowiedzialny na podstawie **art. 86w** za sprawowanie nadzoru nad ośrodkami szkoleniowymi i monitorowanie programu szkoleń dla diagnostów zasadne jest przekazanie mu kompetencji do przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych w tym przedmiocie. Szerokie doświadczenie praktyczne oraz dysponowanie pokaźnym dorobkiem naukowym jest elementem, który zezwala Dyrektorowi TDT przygotować katalog co najmniej 300 pytań dotyczących zagadnień związanych z badaniami technicznymi pojazdów, który zostanie zatwierdzony przez ministra właściwego do spraw

transportu. Natomiast akty wykonawcze szczegółowo będą określać sposób funkcjonowania i skład komisji egzaminacyjnej.

Z uwagi na obowiązki nałożone przez dyrektywę 2014/45/UE oraz okoliczność, iż nadzór nad systemem badań technicznych w Polsce został powierzony Dyrektorowi TDT, sprawował on będzie również kontrolę nad środowiskiem diagnostów oraz legalnością podejmowanych działań. Kwestia ta była sygnalizowana przez środowisko branżowe. Dodatkowo, obowiązek ścisłej kontroli tej przestrzeni nakazują przepisy dyrektywy 2014/45/UE. W ramach analizowanego nadzoru nad diagnostami Dyrektorowi TDT przysługuje szeroki wachlarz instrumentów. Przede wszystkim wydaje on w drodze decyzji administracyjnej świadectwo kompetencji diagnosty uprawniające do przeprowadzania badań technicznych. Również Dyrektor TDT nadaje diagnoście numer ewidencyjny, wpisuje diagnostę do rejestru diagnostów (który to rejestr sam prowadzi) oraz potwierdza wpis wydając zaświadczenie. W **art. 86p ust. 7–10** uwzględnione zostały skutki, jakie wiążą się z nieprawidłowościami wykrytymi w toku czynności kontrolnych, a także w przypadku niewypełniania obowiązków przez diagnostę. Dyrektor TDT (dotychczas był to starosta) orzeka w drodze decyzji administracyjnej o cofnięciu diagnoście świadectwa kompetencji diagnosty w ściśle określonych przypadkach i wpisuje informacje o cofnięciu w rejestrze diagnostów. Podkreślić należy, iż diagnosta ponowne uprawnienie może uzyskać nie wcześniej niż po 2 latach od dnia wydania decyzji (aktualnie jest to 5 lat) oraz po ponownym odbyciu szkolenia dla kandydatów na diagnostów i zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego z wynikiem pozytywnym. Przy popełnieniu przewinień mniejszej wagi, doprecyzowanych w projekcie, Dyrektor TDT zawiesza w drodze decyzji administracyjnej świadectwo kompetencji diagnosty i wpisuje informacje o zawieszeniu w rejestrze diagnostów. **Art. 86p ust. 8** określa możliwość przywrócenia świadectwa kompetencji diagnosty pod warunkiem usunięcia naruszeń, które były podstawą jego zawieszenia. Dyrektor TDT (organ nadzoru) w zakresie swoich kompetencji może wydać postanowienie o obowiązku usunięcia przez diagnostę stwierdzonych nieprawidłowości lub ukończenia przez diagnostę warsztatów doskonalenia zawodowego. Powyższe sankcje nakładane na diagnostów stanowią realizację postulatów środowiska branżowego, bowiem dotychczas często podnoszone były zarzuty, iż obowiązujące przepisy nie regulują w sposób kompleksowy tego zagadnienia i są niejednoznaczne, przez co decyzje wydawane przez starostów w tym przedmiocie niejednokrotnie były właśnie krzywdzące dla diagnostów.

Szczególną uwagę należy zwrócić na brzmienie przepisów art. 86r, w którym są określone obowiązki diagnosty oraz wskazany został katalog zamknięty okoliczności wyłączających diagnostę z możliwości przeprowadzenia badania technicznego. Jednakże mając na uwadze istniejącą specyfikę polskiego rynku przewoźników drogowych, wprowadzono w art. 86r ust. 4 warunki szczegółowe w zakresie bezstronności i obiektywności, jakie musi spełniać przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, będący jednocześnie właścicielem pojazdu, w celu wykonywania badań technicznych na własnej stacji.

Kolejną zmianą podyktowaną przez wdrażaną dyrektywę 2014/45/UE jest wprowadzenie nowego rodzaju regulowanej działalności gospodarczej – ośrodków szkolenia diagnostów. Organem nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia będzie Dyrektor TDT, który jest najodpowiedniejszą jednostką do działań tego typu. W **art. 86t–86w** została szczegółowo uregulowana materia dotycząca ośrodków szkolenia diagnostów, rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia oraz sprawowanego nad nimi nadzoru. Unijne przepisy narzucają na przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów prowadzenie kursów i szkoleń o określonym charakterze: kursów dla kandydatów na diagnostów i warsztatów doskonalenia zawodowego. Dodatkowo ustawodawca jest zobowiązany do określenia w akcie prawnym rangi ustawowej zaplecza technicznego oraz wymogów kadrowych niezbędnych dla prowadzenia takiego ośrodka. Co istotne, z uwagi na szczególny rodzaj działalności w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, mając na względzie okoliczność, iż prowadzenie stacji kontroli pojazdów stanowi również działalność regulowaną, zastosowano analogiczne rozwiązanie, jak w przypadku przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

Dyrektor TDT, jako organ sprawujący nadzór nad ośrodkami szkolenia diagnostów, jest obowiązany do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Określone zostały wymogi formalne, jakie przedsiębiorca musi spełnić, by uzyskać wpis do rejestru, a także *a contrario* wskazano okoliczności, kiedy to Dyrektor TDT w drodze decyzji administracyjnej wykreśla przedsiębiorcę z tego rejestru.

Projektowane zmiany w zakresie audytu nad badaniami technicznymi pojazdów oraz stacjami kontroli pojazdów 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 szeregu nowych upoważnień dla ministra właściwego do spraw transportu do szczegółowego uregulowania poszczególnych aspektów w drodze nowych aktów wykonawczych.

Przyznanie Dyrektorowi TDT kompetencji na gruncie przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych podyktowało konieczność określenia w **art. 70y ust. 7** delegacji ustawowej dla ww. ministra celem określenia w drodze aktu wykonawczego dodatkowego zakresu badań, do którego będzie mógł zostać uprawniony Dyrektor TDT. Z kolei zgodnie z proponowaną w **ust. 21 w art. 84** nową delegacją ustawową, minister właściwy do spraw transportu określi w drodze aktu wykonawczego wszelkie szczegółowe kwestie związane z ewidencjonowaniem i odprowadzaniem opłaty jakościowej oraz pobieraniem, uiszczaniem, ewidencjonowaniem i odprowadzaniem opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tych opłat. W **art. 86y** wskazano katalog zagadnień, w których minister właściwy do spraw transportu jest zobligowany wydać rozporządzenia z uwagi na przedmiotową nowelizację, tj.: szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów oraz wysokości opłat. Natomiast w **art. 83 ust. 10** zostały uwzględnione badania techniczne tramwajów i trolejbusów, dlatego konieczna była zmiana w tym zakresie delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania aktów wykonawczych szczegółowo określających techniczne aspekty tych badań oraz niezbędne dokumenty.

Zgodnie z wymogami stawianymi przez implementowaną dyrektywę 2014/45/UE, konieczne było ustanowienie Krajowego Punktu Kontaktowego do spraw badań technicznych pojazdów, który będzie odpowiedzialny za wymianę informacji z krajowymi punktami innych państw członkowskich UE oraz Komisją Europejską. W **art. 86z** kompetencja do prowadzenia ww. punktu powierzona została Dyrektorowi TDT.

Zmiana przepisów uchylająca **ust. 5 w art. 129g** ustawy stanowi zmianę porządkującą przepisy. Postępowanie w sprawach o wykroczenia, które prowadzi Inspekcja Transportu Drogowego w związku z ujawnionymi naruszeniami przepisów, o których mowa w art. 129g ust. 1 lit. a i b (przekraczanie dopuszczalnej prędkości, niestosowanie się do sygnałów świetlnych), jest prowadzone w oparciu o przepisy Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. W sprawach tych zastosowanie mają także określone przepisy Kodeksu postępowania karnego. Przepisy tych aktów w wystarczającym stopniu

szczegółowo określają wymogi wszelkich pism procesowych stosowanych w sprawach o wykroczenia. Wprowadzenie w tym zakresie kolejnego aktu – rozporządzenia określającego wzory dokumentów w sprawach o tego typu wykroczenia stanowi nadmiar regulacji, zmniejszając elastyczność funkcjonowania organów oraz może stanowić utrudnienie w tym postępowaniu zarówno organów je prowadzących, jak i obywateli.

Oprócz kar *stricte* porządkowych, projekt przewiduje wprowadzenie w **art. 140mb** oraz **art. 140mc** kar pieniężnych mających na celu dodatkowe zdyscyplinowanie przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów wykonujących badania techniczne. Wskazane powyżej przepisy zawierają katalog zamknięty zachowań, które podlegać będą karze. Konsekwencją powyższych zmian było dostosowanie brzmienia **art. 140n**, poprzez wskazanie podmiotu uprawnionego do nakładania kar, sposobu ich nakładania, a także odesłania do odpowiedniego stosowania przepisów działu IVa k.p.a. Kary pieniężne będą stanowiły dochód budżetu państwa.

Zmiany przepisów w **załączniku nr 1** do ustawy w kolumnie 3 w **lp. 3 i 7** tabeli mają na celu doprecyzowanie przepisów dla ich jednoznaczności. I tak w lp. 3 tabeli rozdzielono naciski osi wskazując, iż nie mogą być większe od dopuszczalnych dla danej drogi, jako określone przepisami ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych od rzeczywistej masy całkowitej, która nie może być większa od dopuszczalnej masy całkowitej ustanowionej przepisami ustawy.

Natomiast w lp. 7 tabeli w lit. a zastąpiono wyrażenie „oraz” wyrazem „lub”. Zmiana ta ma na celu jednoznaczne wskazanie, że zarówno pojazd o wymiarach większych od wymienionych w kategoriach I–VI, pojazd o rzeczywistej masie całkowitej większej od dopuszczalnej wymienionej w kategoriach I–VI, a także pojazd spełniający jednocześnie dwa poprzednio wymienione warunki, powinien posiadać zezwolenie kategorii VII.

W **art. 2 i art. 3** zmieniane są odpowiednio ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, co podyktowane zostało zmianami wprowadzanymi w zakresie opłat za badania technicznej przeprowadzone po wyznaczonej dacie.

Art. 4 dokonuje nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym, w **art. 44 ust. 1** w postaci dodania nowego **pkt 10**, który rozszerza zakres działań TDT o obowiązek przygotowywania projektów aktów prawnych dotyczących warunków technicznych pojazdów, homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowym pojazdu,

dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu, badań technicznych pojazdów oraz drogowego przewozu towarów niebezpiecznych. Zakres tematyczny przygotowywanych projektów aktów prawnych pokrywa się bezpośrednio z zakresem działań realizowanych przez ten podmiot, który podlega ministrowi właściwemu o do spraw transportu i jest przez niego nadzorowany.

Art. 5 wprowadza zmiany do załącznika 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, mające charakter porządkujący. Nie są to zmiany merytoryczne, ponieważ określone w tych przepisach sankcje zostały już wprowadzone do systemu prawnego poprzez art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (w zakresie pkt 1.16) oraz art. 5 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (w zakresie pkt 4.7–4.13). Uporządkowanie ww. załącznika 3 jest niezbędne z uwagi na fakt, że załącznik 3 otrzymał w ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw zupełnie nowe brzmienie, które nie zostało uwzględnione w ww. ustawach.

Stworzenie centralnego rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, za wpis do którego jest pobierana opłata o charakterze administracyjnym, spowodowało również konieczność wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (**art. 6**). Konieczne było bowiem wykreślenie z tej ustawy zapisu, który stanowił o tym, że za wpis do rejestru działalności regulowanej, jakim jest rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów jest pobierana opłata skarbowa. Konsekwencją tej zmiany jest także dodanie w **art. 1 pkt 12** projektu **art. 75a ust. 1a**, który określa, że wpis do rejestru przedsiębiorców produkujących tablice rejestracyjne jest wolny od opłat, co do tej pory wynikało z uchylonego przepisu ww. ustawy o opłacie skarbowej.

Natomiast **art. 7** dokonuje zmian m.in. w art. 23 ust. 3 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych. Zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 23 ust. 3 ww. ustawy „Marszałek województwa na podstawie protokołu sporządzonego przez przewodniczącego komisji, w terminie 7 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu, wydaje kierowcy zaświadczenie ADR. Zaświadczenie ADR przesyła się kierowcy za zwrotnym potwierdzeniem odbioru na adres zamieszkania kierowcy.” Należy jednak zaznaczyć, że wydanie zaświadczenia ADR poprzedza:

- udostępnienie przez marszałka województwa Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych (PWPW) danych i informacji niezbędnych do produkcji zaświadczeń ADR,
- produkcja zaświadczeń ADR przez PWPW,
- dostarczenie przez PWPW zaświadczeń ADR do urzędu marszałkowskiego.

Biorąc pod uwagę czas, jaki należy poświęcić na realizację ww. czynności, pojawiają się trudności z zachowaniem 7-dniowego terminu na wydawanie zaświadczeń ADR. Dlatego też, mając na uwadze konieczności zapewnienia odpowiedniego czasu na prawidłową realizację czynności poprzedzających wysyłkę zaświadczeń ADR, konieczne jest zmiana terminu określonego w ww. art. 23 ust. 3 ww. ustawy. Wydłużenie przedmiotowego terminu do 14 dni zapewni prawidłową realizację zadań nałożonych na marszałka województwa w zakresie wysyłki zaświadczeń ADR. Dodatkowo, biorąc pod uwagę specyfikę pracy kierowcy – częste przebywanie poza miejscem zamieszkania, w ww. art. 23 ust. 3 wprowadzono możliwość przesyłania zaświadczeń ADR na adres wskazany przez kierowcę (dotychczas tylko na adres zamieszkania).

Z kolei w art. 24 ww. ustawy określono procedurę wydawania nowych zaświadczeń ADR w przypadku ich zniszczenia, a także zmiany stanu faktycznego wymagającego zmiany danych w nich zawartych. Procedura ta nie była dotąd określona.

Art. 8 wprowadza zmiany w przepisach ustawy z dnia 24 października 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw dotyczącej profesjonalnej rejestracji. Przedmiotowa zmian rozszerza katalog podmiotów uprawnionych do stosowania mechanizmów profesjonalnej rejestracji (posługiwania się profesjonalnym dowodem rejestracyjnym i profesjonalnymi tablicami rejestracyjnymi).

Art. 9 wprowadza zmiany w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotycząca usług na rynku wewnętrznym 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.

Art. 10 przewiduje możliwość wykonywania, do dnia 1 stycznia 2023 r., badań technicznych tramwajów i trolejbusów przez jednostki (instytuty naukowe), które wykonują te badania w obecnym stanie prawnym na dotychczasowych zasadach.

Zawarte w **art. 11–21** przepisy przejściowe regulują oddziaływanie nowych przepisów na dotychczas obowiązujący porządek prawny w przedmiotowej materii. W niniejszych 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.

Art. 11 określa jak należy postępować ze sprawami będącymi w toku w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, których przedmiotem jest nadawanie numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wyrażanie zgody na wykonanie i umieszczenie tabliczek znamionowych zastępczych. Z kolei **art. 12 i art. 15** zawierają procedury przejściowe dla zapewnienia ciągłości funkcjonowania stacji kontroli pojazdów oraz wykonywania zawodu diagnosty.

W **art. 17** określono systematykę dotyczącą zachowania dotychczasowych uprawnień przez diagnostów, uzupełniania przez nich kwalifikacji oraz przekazywania informacji o diagnostach przez starostów.

Art. 19 wskazuje, że do czasu następnego okresowego badania technicznego pojazdu dokumentem stwierdzającym dopuszczenie pojazdu do ruchu jest dokument rejestracyjny wraz z wpisanym terminem następnego badania technicznego. Natomiast **art. 20** reguluje kwestię stosowania przepisów odnośnie pojazdów zabytkowych w związku z wdrażanymi zmianami w tym zakresie. Natomiast **art. 22** zawiera przepisy przejściowe dotyczące kwalifikacji wykładowców i określenia maksymalnego terminu do nabycia właściwych uprawnień.

Art. 23 daje możliwość do czasu wejścia w życie zmian, o których mowa w art. 8 pkt 1, czasowej rejestracji pojazdu Dyrektorowi TDT.

Art. 24 określa metodykę postępowania z nadanymi przez Dyrektora TDT numerami nadwozia, podwozia lub ramy do dnia 31 grudnia 2019 r.

Natomiast **art. 25** określa, iż opłata ewidencyjna za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, dla zapewnienia prawidłowości funkcjonowania CEPIK 2.0, będzie pobierana dopiero od dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie do centralnej ewidencji pojazdów tych danych, Termin wdrożenia rozwiązań technicznych zostanie określony w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji, o którym mowa w art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Dyrektor TDT na mocy art. 27 będzie uprawniony do podejmowania wszelkich czynności faktycznych i prawnych mających na celu przygotowanie do realizacji zadań określonych w ustawie, w szczególności dotyczących nadzoru nad badaniami technicznymi. Przepis ten jest niezbędny z tego względu, że pomimo, iż TDT przejmie zadania wynikające z ustawy w terminie 3 miesięcy od dnia jej ogłoszenia, konieczne jest zapewnienie TDT prawnych i faktycznych możliwości podejmowania działań zmierzających do ich płynnego przejścia.

Art. 28 wprost reguluje, że opłatę jakościową odprowadza się od opłaty za przeprowadzenie badania technicznego wykonanego dopiero począwszy od dnia 1 stycznia 2020 r. Zakłada się, że około przez rok obowiązywania nowych przepisów przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów będą mogli dostosować się do wymogu odprowadzania opłaty jakościowej.

Art. 29 reguluje zachowanie mocy niektórych przepisów wykonawczych do czasu wydania nowych.

Z kolei w **art. 30** wskazany został maksymalny limit wydatków TDT stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Wyjaśnić należy, iż limity wydatków TDT uległy zmianie, bowiem w toku procedowania projektu zaktualizowane zostały założenia stanowiące podstawę do oszacowania kalkulacji w zakresie przychodów, kosztów i wydatków. Z uwagi na urealniony termin wejścia w życie przedmiotowego projektu limity wydatków zostały wskazane od 2019 r. i obejmują 10 pełnych lat (2019–2028). Co prawda niemal wszystkie regulacje wchodzi w życie 3 miesiące po ogłoszeniu tekstu ustawy, ale Dyrektor TDT będzie mógł podejmować wszelkie czynności faktyczne i prawne od dnia następującego po ww. ogłoszeniu. Z uwagi na powyższe oraz ze względu na złożoną stronę rachunkową projektu limit wydatkowy TDT w roku 2019 zaprezentowany został za jeden pełen rok (jak wszelkie szacunki w OSR za ten rok).

Wyjaśnić należy, iż na zmianę poziomu wydatków TDT w poszczególnych latach, wpłynęły również dwa inne czynniki. Po pierwsze, zmieniona została planowana ilość wydatków przeznaczonych na kampanie informacyjne skierowane do obywateli. Obecnie poziom wydatków w tym zakresie skorygowany został do wysokości 0,5 mln zł w latach: 2019, 2024 i 2027–2029 oraz 1 mln zł w latach: 2020–2026.

Kwota ta stanowi urealnione wydatki związane z prowadzeniem działań uświadamiających obywateli w mediach różnego rodzaju, bezpłatnych konferencji oraz szkoleń dla właścicieli i posiadaczy pojazdów, a także przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów i ośrodki szkolenia diagnostów, mających na celu przedstawienie wszystkich zmian systemowych oraz ułatwienie im zrozumienie nowych regulacji, a przede wszystkim ich stosowanie. Taka forma wyjścia naprzeciw obywatelom wpłynie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także poszerzy ich wiedzę w zakresie nowych obowiązków i przysługujących praw i będzie szczególnie istotnym instrumentem zwłaszcza w pierwszym roku funkcjonowania nowej formy systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów.

Zmiana wydatków TDT w poszczególnych latach w odniesieniu do poprzednio przedstawianych reguł wydatkowych stanowi również konsekwencję przyznania Dyrektorowi TDT nowych kompetencji do przeprowadzania badań związanych z rozwojem i innowacją technologii związanych z podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym stanu technicznego pojazdów. Wydatki związane z tymi zadaniami oszacowane zostały na poziomie 2 mln zł w latach 2020–2023, a w roku 2024 i następnych na ten cel będzie przeznaczana kwota w szacunkowej wysokości 0,5 mln zł.

Z uwagi na obszar i złożoność projektowanej zmiany, w **art. 31** określono zróżnicowane terminy wejścia w życie poszczególnych artykułów. Dyrektywa 2014/45/UE przewiduje, że państwa członkowskie UE stosują od dnia 20 maja 2018 r. przepisy niezbędne do wykonania ww. dyrektywy. Jednakże mając na uwadze konieczność dostosowania się przedsiębiorców oraz organu nadzoru do nowych przepisów zaproponowano, że ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów, które w ocenie projektodawcy powinny wejść w życie w innych terminach. W szczególności przepisy dotyczące:

- przekazywania przez starostów rejestrów stacji kontroli pojazdów, wykazów diagnostów oraz zasilania CEP przez Dyrektora TDT danymi o stacjach kontroli pojazdów wejdą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia,
- przekazywania danych do centralnej ewidencji pojazdów przez upoważnione podmioty i minimalnej liczby kontroli wykonanych badań technicznych wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

Projekt ustawy był przedłożony i został zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego (KWRiST).

Stosownie do postanowień art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie ww. ustawy.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt wpływa na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zawarte w pkt 7 OSR.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Marek Chodkiewicz Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Jerzy Król Nr tel. 630-12-43 e-mail: jerzy.krol@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 10-10-2018 r.</p> <p>Źródło: Prawo UE 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), zwana dalej „dyrektywą 2014/45/UE”</p> <p>Nr w wykazie prac UC65</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wdrożenie dyrektywy 2014/45/UE oraz wprowadzenie rozwiązań do polskiego porządku prawnego mających na celu zapewnienie prawidłowego i sprawnego funkcjonowania regulacji przewidzianych w ww. dyrektywie.

Główne zagadnienia wymagające wdrożenia i uregulowania w polskim prawie dotyczą przede wszystkim:

- a) wyznaczenia organu właściwego odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego,
- b) ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce,
- c) stworzenia spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów (SKP), mającego na celu 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 ich pojawianiu się w przyszłości,
- d) określenia minimalnego wyposażenia SKP oraz systemu okresowego badania sprawności urządzeń stosowanych w stacji,
- e) stworzenia systemu prowadzenia szkoleń dla diagnostów (wstępnych i okresowych),
- f) 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,
- g) wyznaczenia organu odpowiedzialnego za egzaminowanie i nadawanie uprawnień diagnostom,
- h) wyznaczenia punktu kontaktowego odpowiedzialnego za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską.

Ponadto projekt przewiduje wprowadzenie rozwiązań niezwiązanych bezpośrednio z wdrożeniem dyrektywy 2014/45/UE m.in. wprowadzenie możliwości stosowania urządzeń aerodynamicznych w samochodach ciężarowych (dodany art. 39a do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”) stanowi realizację dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. UE L 115 z 06.05.2015, str. 1).

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

Wprowadzenie przepisów określających:

- 1) stworzenie centralnego systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, przez skoncentrowanie w jednym pionie organizacyjnym najistotniejszych elementów mających wpływ na jakość badań technicznych pojazdów w Polsce, tj.: nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, sprawdzenia potwierdzające posiadanie przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego, sprawdzenia ww. elementów w zakresie uzupełniającym, nadzór nad ośrodkami szkolenia diagnostów (OSD), przeprowadzanie egzaminów kandydatów na diagnostów, przeprowadzanie przez Transportowy Dozór Techniczny (TDT) badań technicznych trolejbusów i tramwajów, a także innych specjalistycznych badań technicznych pojazdów mających wpływ na bezpieczeństwo i ochronę środowiska, przeprowadzanie przez TDT badania „sprawdzającego” w przypadku uzasadnionego podejrzenia przeprowadzenia przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z przepisami prawa, umieszczanie numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanie i umieszczanie tabliczki znamionowej zastępczej, prowadzenie rejestrów: nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanych i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych, rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli

- pojazdów, rejestru diagnostów, rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów;
- 2) organ odpowiedzialny za organizację i funkcjonowanie oraz poprawę jakości systemu badań technicznych, tj. organ właściwy w znaczeniu dyrektywy 2014/45/UE – przez wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu właściwego czuwającego nad systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów;
 - 3) organ nadzoru, tj. wyodrębniona organizacyjnie komórka nadzoru TDT, w rozumieniu implementowanej dyrektywy 2014/45/UE jako część organu właściwego, odpowiedzialnego za wykonywanie kontroli w formie przewidzianej w dyrektywie 2014/45/UE, m.in. kontrole doraźne prawidłowości wykonywania badania technicznego pojazdu;
 - 4) instrumenty oddziaływania przez organ właściwy i organ nadzoru na system badań technicznych pojazdów i SKP, umożliwiające szybkie reagowania na ujawniane nieprawidłowości, a także wykonywanie działań prewencyjnych;
 - 5) wymagania dotyczące wyposażenia SKP, przyrządów kontrolno-pomiarowych oraz wprowadzenie systemu okresowych badań (kalibracji) urządzeń stosowanych w stacji, mając na względzie minimalne wymogi w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno-pomiarowych określone w załączniku III do dyrektywy 2014/45/UE – w ramach zadań związanych z funkcjonowaniem systemu badań technicznych pojazdów i ich nadzoru, które zostałyby przeniesione na Dyrektora TDT, proponuje się szczegółowe uregulowanie kwestii okresowych badań tych urządzeń, mając na względzie przede wszystkim przeznaczenie tych urządzeń, charakter pomiarów dokonywanych tymi urządzeniami oraz cel, który tym działaniom przyświeca, tj. zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - 6) stworzenie systemu szkoleń dla diagnostów – zasadnym 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 oraz cyklicznych przypominających i rozszerzających wiedzę z zakresu konstrukcji pojazdów oraz sposobu przeprowadzania badań technicznych (warsztaty doskonalenia zawodowego);
 - 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;
 - 8) wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu sprawującego nadzór nad systemem szkoleń diagnostów.

Powyżej wskazane rozwiązania przyniosą następujące efekty:

- a) zmiana systemu nadzoru nad SKP wpłynie na wyższą jakość wykonywanych badań technicznych, wiążącą się z wyeliminowaniem z ruchu drogowego pojazdów w złym stanie technicznym, co wpłynie na podniesienie 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 ochrony środowiska przez „uszczelnienie” systemu badań technicznych,
- d) większa dostępność danych dla obywateli oraz przedsiębiorców przez prowadzenie rejestru SKP przez Dyrektora TDT (obecnie funkcjonuje 380 rejestrów prowadzonych przez starostów), rejestru uprawnionych diagnostów do wykonywania badań technicznych oraz rejestru ośrodków szkolenia diagnostów,
- e) podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa obrotu pojazdami na rynku wtórnym,
- f) pozytywny wpływ 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 z nieszczelnościami powodującymi wycieki toksycznych płynów eksploatacyjnych, jak również pojazdów powodujących nadmierny hałas,
- g) podwyższenie jakości i wiarygodności badań przez wprowadzenie obowiązku okresowego sprawdzania (kalibracji i konserwacji) wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz archiwizacji wyników badań.

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.

Wskazać należy, iż Minister Infrastruktury i Budownictwa (obecnie Minister Infrastruktury) analizował różne rozwiązania w zakresie wyznaczenia organów właściwych do sprawowania nadzoru nad systemem badań technicznych, które miałyby zagwarantować możliwość osiągnięcia celów postawionych przez wdrażaną dyrektywę 2014/45/UE. W pierwszej kolejności rozważano zachowanie dotychczasowych regulacji w tym zakresie, tj. pozostawienie w zakresie kompetencji starosty (obecnie nadzór nad SKP sprawuje 380 starostów) nadzoru nad SKP. Innowacją w tym obszarze byłoby rozszerzenie ww. nadzoru o nadzór nad całym systemem badań technicznych. Jednakże wiele elementów wykazało, iż rozwiązanie to nie jest trafne zarówno na płaszczyźnie merytoryczno-technicznej, jak i finansowej. W związku z tym, iż we wstępnej fazie prac nad projektem resort infrastruktury i budownictwa (obecnie infrastruktury) przewidywał pozostawienie dotychczasowego modelu, w drugiej połowie 2015 r. skierował do wszystkich starostów ankietę celem zbadania poziomu przygotowania jednostek samorządu terytorialnego do realizacji zadań określonych dyrektywą 2014/45/UE. Wyniki wskazały, iż w zaledwie 6% z ankietowanych jednostek pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad SKP posiada uprawnienia diagnosty. 54% ankietowanych jednostek samorządu terytorialnego posiada wyłącznie jednego pracownika, którego pełniona funkcja związana jest z nadzorem nad SKP. Przeprowadzone badanie wykazało, iż w zaledwie 20% indagowanych starostwach pracownicy wykonujący zadania związane z nadzorem nad SKP, a nie posiadający uprawnień diagnosty, posiadają kompetencje określone w załączniku IV do dyrektywy 2014/45/UE.

Co istotne, zaledwie 22% ankietowanych podmiotów potwierdziło, iż pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem

nad SKP posiada umiejętności samodzielnego wykonania badań technicznych pojazdów w stacji kontroli pojazdów. Aż w 76% ankietowanych jednostek pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad SKP prowadzi również nadzór nad innymi działaniami, np. nadzór nad taxi, transportem własnym. Powyższa ankieta wykazała, iż tylko Starostwo Powiatowe w Kielcach jest gotowe wykonywać zadania związane z kontrolą systemu badań technicznych w Polsce, jakie określa dyrektywa 2014/45/UE.

Istotną w kwestii sprawowania nadzoru nad systemem badań technicznych przez starostów jest informacja Najwyższej Izby Kontroli (NIK) o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego (2009 r.) a także informacja o wynikach kontroli dotyczącej dopuszczenia pojazdów do ruchu (2017 r.). W toku pierwszej kontroli NIK negatywnie ocenił działalność starostów, jako organów odpowiedzialnych za sprawowanie nadzoru nad SKP.

W ocenie NIK nadzór prowadzony był nierzetelnie i z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa. Ocena ta dotyczy zarówno wykonywania nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi SKP, jak i zatrudnionymi w nich diagnostami, czyli najważniejszymi ogniwami w systemie badań technicznych pojazdów. W raporcie zostało wskazane, iż starostwa powszechnie nie były przygotowane do wywiązywania się z nałożonych na nie ustawowo zadań, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i kadrowym. W szeregu przypadków nie przywiązywano do wykonywania tych obowiązków należytej wagi. Praktycznie nie funkcjonował system nadzoru i kontroli w sprawach dotyczących zagadnień będących przedmiotem niniejszej kontroli. Nie wykorzystywano w należyтым stopniu podstawowych instrumentów prawnych do wypełniania funkcji nadzorczych. Przede wszystkim nieprawidłowo wykonywano obowiązki z zakresu przeprowadzania okresowych kontroli w SKP oraz nadawania i cofania uprawnień diagnostom. Powyższe nieprawidłowości spowodowały, że funkcjonowały SKP, które nie spełniały wymaganych warunków lokalowych i organizacyjnych oraz nie posiadały odpowiedniego sprzętu i wyposażenia kontrolno-pomiarowego. W SKP pracowali diagnosty, którzy zostali skazani prawomocnymi wyrokami za nieuczciwe wykonywanie badań technicznych pojazdów.

Synteza kontroli NIK wskazuje na:

- brak przygotowania kadrowego i organizacyjnego do pełnienia nadzoru nad SKP, w zakresie określonym w przepisach ustawy,
- obejmowanie przez starostów kontrolą mniej niż raz w roku każdej SKP, w zakresie wymaganym przepisami ustawy,
- nierzetelne sprawowanie nadzoru nad SKP w zakresie ich przygotowania pod względem lokalowym i wyposażenia w sprzęt do przeprowadzania badań technicznych pojazdów,
- przeprowadzanie przez starostów kontroli SKP bez uwzględniania pełnego zakresu badań,
- wykonywanie czynności dotyczących realizowania wyników kontroli przez pracowników starostw z naruszeniem prawa,
- prowadzenie w starostwach rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP z błędami,
- nadawanie i cofanie uprawnień diagnostom do wykonywania badań technicznych pojazdów z naruszeniem prawa.

Pomimo bardzo negatywnych wyników kontroli z 2009 r. jakość działań dotyczących badań technicznych pojazdów oraz SKP wykonywanych na poziomie samorządowym nie uległa poprawie, a wręcz ich jakość została jeszcze bardziej obniżona. Informacja NIK z 2017 r. wskazuje bowiem, iż starostwa nadal sprawowały nadzór nierzetelnie i z naruszeniem przepisów prawa, przez:

- nieprawidłowe wykonywanie obowiązków w zakresie przeprowadzania okresowych kontroli w SKP,
- brak sprawdzenia prawidłowości przeprowadzanych badań technicznych przez diagnostów, a w przypadku takich sprawdzeń niekwestionowanie nieprawidłowości,
- nieegzekwowanie od przedsiębiorców prowadzących SKP ustawowych wymagań do prowadzenia tego rodzaju działalności,
- nierzetelne sprawdzanie prawidłowości prowadzonej przez diagnostów dokumentacji,
- nierzetelne dokumentowanie przebiegu kontroli, nieformułowanie zaleceń pokontrolnych i nieegzekwowanie ich wykonania,
- niewykorzystywanie w należyтым stopniu instrumentów prawnych służących do wykonywania nadzoru, wskazanych w przepisach prawa,
- niewykorzystywanie systemowych analiz, informacji o przedsiębiorcach prowadzących SKP oraz diagnostach – do wykonywania nadzoru,
- nierzetelne i z naruszeniem prawa wydawanie uprawnień diagnosty, a w przypadkach przewidzianych niecofanie tych uprawnień,
- wykonywanie z naruszeniem prawa wpisów do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP.

Zakładając, iż starostowie byliby organami właściwymi do spraw ww. nadzoru, istniałaby konieczność przeszkolenia w zakresie merytorycznym oraz praktycznym osób zatrudnionych w 380 starostwach, zwiększenia liczby kadry pracowniczej co najmniej dwukrotnie, sfinansowania zaplecza technicznego – rozwiązanie to nie jest zasadne. Przemawia również za tym fakt, iż obecnie nadzór sprawowany przez starostwa, zgodnie z sygnałami docierającymi ze środowiska branżowego, nie jest rzetelny i jednolity oraz powoduje niezadowolenie przedsiębiorców.

Kolejnym wariantem, jaki rozważał resort podczas prac nad projektem ustawy, było przyznanie kompetencji organu

właściwego do sprawowania kontroli nad systemem badań technicznych Ministrowi Infrastruktury i Budownictwa (obecnie Minister Infrastruktury). Implementowany akt prawny wskazuje niezbędny zakres, jaki powinien obejmować przedmiotowy nadzór nad systemem badań technicznych: przeprowadzanie kontroli i zatwierdzanie wyników losowo wybranych badań technicznych pojazdów, przeprowadzonych przez SKP w ostatnich 3 miesiącach, przeprowadzanie doraźnych kontroli sprawdzających SKP, przeprowadzanie analiz skarg i wniosków, na podstawie których można również wszczynać doraźne kontrole SKP, wydawanie zaleceń pokontrolnych i wyznaczanie terminu usunięcia naruszeń wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP i wykonywania badań technicznych. Liczba kontroli sprawdzających badania techniczne przeprowadzane na SKP (obejmujących kontrolę i zatwierdzenie wyników wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez SKP w okresie 3 miesięcy oraz przeprowadzanie doraźnych kontroli sprawdzających SKP) powinna objąć sprawdzeniem nie mniej niż 0,5 % liczby badań technicznych wykonanych w RP w roku poprzedzającym. Jednocześnie minister byłby zobowiązany do przeprowadzenia co najmniej raz w roku doraźnych kontroli sprawdzających SKP. Mając na uwadze, iż obecnie komórka merytoryczna Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa (obecnie Minister Infrastruktury), Wydział Warunków Technicznych Pojazdów i Przewozów Specjalnych, zajmująca się problematyką badań technicznych liczy 9 osób, nie jest możliwe, by to właśnie minister właściwy do spraw transportu sprawował nadzór nad SKP. Dla wykonania samych „rekontroli”, których średnia miesięczna liczba wynosi 6500, należałoby stworzyć odrębny wydział. Uwzględniając resztę zadań określonych przez dyrektywę 2014/45/UE liczba pracowników w wydziale właściwym dla przedmiotowego nadzoru powinna wynosić co najmniej 350 osób. Generowałyby to ogromne koszty związane zarówno ze stworzeniem nowych miejsc pracy, jak i wyszkoleniem pracowników, zakupem sprzętu niezbędnego do przeprowadzania kontroli oraz zapewnieniem środków transportu. Dużych nakładów pieniężnych i organizacyjnych wymagałoby również prowadzenie rejestru diagnostów oraz rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP. Nadmienić należy, iż w zakresie właściwości resortu infrastruktury i budownictwa (obecnie infrastruktury) jest obecnie szereg innych zadań, np. prowadzenie procedur legislacyjnych, orzekanie jako organ II instancji w sprawach z zakresu swojej właściwości, scalanie krajowego systemu prawnego ze standardami obowiązującymi w UE oraz ONZ i rozwiązywanie bieżących problemów związanych z ADR, czy też homologacją. Powierzenie ministrowi nadzoru nad systemem badań technicznych stanowiłoby znaczne obciążenie, które wymagałoby restrukturyzacji urzędu obsługującego ministra na wielu płaszczyznach.

W ocenie ministra właściwego do spraw transportu jedynym organem, który jest w stanie podjąć w sposób wiarygodny zadania w zakresie kierowania systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, jest Dyrektor TDT. Przyjęcie ww. rozwiązania w sposób naturalny implikuje wyodrębnienie w zakresie organu właściwego – organu nadzoru – komórki nadzoru TDT. Posiada on wieloletnie doświadczenie praktyczne, w konsekwencji czego jest on znaczącą jednostką o charakterze konsultacyjno-doradczym, a TDT zatrudnia wyspecjalizowanych pracowników, dlatego podejmowane działania dają rękojmię wykonywanych czynności kontrolno-sprawdzających. Zdaniem resortu infrastruktury i budownictwa (obecnie infrastruktury), tylko powierzenie nadzoru nad SKP komórce nadzoru TDT, jako organowi o zasięgu ogólnokrajowym, zagwarantuje osiągnięcie celów wskazanych w dyrektywie 2014/45/UE. Ponadto takie rozwiązanie zapewni stworzenie jednolitego mechanizmu funkcjonującego na terenie całego kraju, czego implikacją będzie jednolite stosowanie prawa w zakresie badań technicznych i diagnostów. Stworzenie centralnego nadzoru nad SKP w proponowanej formie jest zasadne z uwagi na podstawy organizacyjne. Proponowane rozwiązanie wykorzystuje już istniejącą jednostkę podległą Ministrowi Infrastruktury, co nie generuje konieczności tworzenia nowego podmiotu (organu) na szczeblu administracji centralnej. W szczególności jest to ważne, ponieważ tworzy się struktury krajowej władzy do spraw zapewnienia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, obniżając do minimum koszty jej powołania. Przekazanie zadań związanych z badaniami technicznymi Dyrektorowi TDT oraz jego bieżąca działalność, nie będą obciążały budżetu państwa. Finansowanie działalności Dyrektora TDT będzie odbywać się na podstawie przychodów związanych z wykonywaniem zadań. W europejskich systemach badań technicznych koszty badań, sprawdzeń, kontroli wydawania zaświadczeń pokrywają użytkownicy pojazdów.

Dodatkowo, w ramach systemu nadzoru nad badaniami technicznymi, w myśl przepisów dyrektywy 2014/45/UE, celowe jest stworzenie systemu szkolenia dla diagnostów. W pełni 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 oraz cyklicznych przypominających i rozszerzających wiedzę z zakresu konstrukcji pojazdów oraz sposobu przeprowadzania badań pojazdów (warsztaty doskonalenia zawodowego). Z uwagi na wymogi dyrektywy 2014/45/UE oraz dotychczasowe spostrzeżenia w omawianym obszarze, należy wprowadzić działalność w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów jako działalność regulowaną. Ze względu na wieloletnie doświadczenie Dyrektora TDT w przeprowadzaniu egzaminów dla kandydatów na diagnostów, powierzono mu również funkcję organu prowadzącego rejestr przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie ośrodków szkolenia diagnostów oraz sprawującego nadzór nad tą działalnością, jak również powierzono obowiązek przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na diagnostów.

Podsumowując, zaproponowane rozwiązania mają na celu, z jednej strony, zapewnienie wdrożenia przepisów dyrektywy 2014/45/UE, a z drugiej – wprowadzenie rozwiązań, które zapewnią stworzenie spójnego, kompleksowego i sprawnie funkcjonującego systemu dotyczącego badań technicznych pojazdów oraz działalności SKP, które to w świetle obecnie obowiązujących przepisów nie są w pełni kompatybilne zarówno z wymogami unijnymi, a także ze standardami zapewniającymi jak najwyższy poziom jakości i bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Wprowadzenie do ustawy art. 39a stanowi implementację postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym w zakresie dopuszczenia stosowania urządzeń aerodynamicznych w pojazdach ciężarowych. Efektem tej regulacji będzie redukcja zużycia paliwa w pojazdach wyposażonych w tego typu urządzenia.

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. Nadzór w większości przypadków jest realizowany z wykorzystaniem systemów informatycznych, które m.in. monitorują wyniki badań technicznych wykonywanych w SKP.

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 SKP) 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, jest finansowany 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 SKP, jest finansowana stałą opłatą wnoszoną przez SKP z tytułu każdego wykonanego badania.

Szwecja: Właściwą władzą 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 do spraw 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 SKP jest finansowana 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, w których nadzór i szkolenia są realizowane przez jednostkę centralną podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu. Są to m.in.: Wielka Brytania, Irlandia, Królestwo Niderlandów, Finlandia, Szwecja, Hiszpania. We wszystkich tych krajach jednostka centralna pod bezpośrednim nadzorem ministra właściwego do spraw transportu i w jego imieniu prowadzi bezpośredni nadzór nad jakością prowadzonych szkoleń, centralne rejestry oraz zapewnia wsparcie referencyjnymi danymi technicznymi pojazdów.

Resort nie posiada wiedzy na temat dopuszczenia stosowania urządzeń aerodynamicznych w pojazdach ciężarowych (na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym) w systemach prawnych innych państw UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy i inne podmioty prowadzące SKP	4693	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu właściwego w sprawach badań technicznych, zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, wykonywanie nadzoru przez wyodrębnioną komórkę TDT nad badaniami technicznymi i przedsiębiorcami prowadzącymi SKP oraz

			<p>przedsiębiorcami prowadzącymi OSD.</p> <p>Możliwość przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż SKP, możliwość rozliczania się bezgotówkowego za przeprowadzone badanie techniczne, zakaz stosowania upustów cenowych za przeprowadzane badania techniczne oraz zakaz wręczania właścicielom oraz posiadaczom pojazdów „gadżetów”, wprowadzenie centralnego rejestru skp prowadzonego przez Dyrektora TDT, od 01 stycznia 2020r. odprowadzanie od każdego przeprowadzonego badania technicznego opłaty jakościowej w wysokości określonej w akcie wykonawczym jednak nie wyższej niż 3,5 zł.</p>
Starostowie	380	Dane z Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) – stan na dzień 1 stycznia 2016 r.	<p>Przejęcie przez wyodrębnioną komórkę TDT nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów i przedsiębiorcami prowadzącymi skp, monitorowanie pracy skp oraz diagnostów (m.in. kontrole doraźne, ocena pracy stacji kontroli pojazdów).</p> <p>Nadzór jest realizowany w chwili obecnej przez każde starostwo oddzielnie.</p> <p>Brak kosztów/oszczędność po stronie starostw w związku z porozumieniami podpisywanymi z TDT w ramach powierzenia czynności kontrolnych wobec przedsiębiorców prowadzących skp. Wprowadzenie centralnego rejestru przedsiębiorców prowadzących skp oraz centralnego rejestru diagnostów – prowadzonych przez Dyrektora TDT.</p>
Diagności	Ok. 10 000 (w latach 2004–2015 ok. 7400 osób uzyskało pozytywny wynik z egzaminu kwalifikacyjnego przeprowadzanego przez Dyrektora TDT)	Szacunkowe dane udostępnione przez TDT	<p>Uproszczenie procedury związanej z uzyskaniem świadectwa kompetencji diagnosty uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych pojazdów.</p> <p>Obowiązek okresowych szkoleń dla diagnostów wykonujących badania techniczne pojazdów oraz poniesienie kosztów tych</p>

			<p>szkoleń.</p> <p>Wprowadzenie centralnego rejestru diagnostów, wdrożenie nowej instytucji zawieszenia świadectwa kompetencji diagnosty. Obowiązek przejścia szkolenia uzupełniającego zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE.</p> <p>Diagności posiadający uprawnienia w dniu wejścia w życie regulacji zachowują je na zasadzie zachowania praw nabytych.</p>
Kandydaci na diagnostów	Wielkość populacji niemierzalna	-	<p>Posiadanie wykształcenia i praktyki zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE, uwzględnienie zmian w zakresie edukacji wynikających z modyfikacji wprowadzanych przez MEN i MNiSW.</p> <p>Wprowadzenie obowiązku odbycia praktyki w stacji kontroli pojazdów, zróżnicowanie długości okresu wymaganej praktyki od wykształcenia (np. wyższe techniczne – 6 m-cy, a średnie branżowe 3 lata).</p> <p>Świadectwo kompetencji diagnosty będzie przyznawane przez jeden podmiot – Dyrektora TDT co zapewni jednolitość procedur na obszarze całego kraju.</p>
Właściciele pojazdów zarejestrowanych: pojazdów samochodowych, motorowerów, ciągników rolniczych	19 mln	Źródło danych – SAMAR	<p>Wprowadzenie nowej opłaty o charakterze sankcyjnym – w przypadku przedstawienia pojazdu do badania technicznego 45 dni po wyznaczony terminie opłata wynosić będzie 50% stawki podstawowej pobieranej za przeprowadzenie badania technicznego (czyli np. w 2019 r. w przypadku pojazdów osobowych 98 zł + 49 zł). Wprowadzenie nowej instytucji – badania o charakterze reklamacji, kiedy powstaną uzasadnione wątpliwości, iż badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa.</p> <p>Wdrożenie rozwiązania, zgodnie z którym istnieje możliwość poddania pojazdu badaniu technicznemu nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczonym terminem</p>

			z zachowaniem uprzednio wyznaczonego terminu. Możliwość badania ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż skp. Do dalszych wyliczeń przyjęto liczbę ponad 15 mln przeprowadzanych corocznie badań technicznych pojazdów, co jest związane z faktem, iż nie wszystkie pojazdy podlegają corocznym badaniom technicznym, np. samochody osobowe, pojazdy ciężarowe do 3,5 tony, ciągniki rolnicze, motocykle, motorowery.
Ośrodki Szkolenia Diagnostów (OSD)	Brak danych	Brak danych	Wprowadzenie nadzoru Dyrektora TDT 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	-	Przejęcie nowych obowiązków związanych z wyznaczeniem Dyrektora TDT jako organu właściwego w sprawach badań technicznych pojazdów, prowadzeniem m.in. centralnych rejestrów, wykonywanie zadań Krajowego Punktu Kontaktowego. Wykonywanie nowych zadań przez wyodrębnioną komórkę nadzoru TDT nad prawidłową jakością badań technicznych pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi skp, a także ośrodkami szkolenia diagnostów. Prowadzenie kampanii uświadamiających obywateli czy badań związanych z rozwojem i innowacyjną technologią mających na celu podnoszenie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Przewoźnicy drogowi (firmy spedycyjne), osoby kierujące samochodami ciężarowymi (kierowcy zawodowi)	ok. 100–200 tys.	Dane szacunkowe MI	Możliwość stosowania urządzeń aerodynamicznych w pojazdach
Kierowcy przewożący towary niebezpieczne	Szacunkowo, co roku do egzaminu przystępuje ok. 30000 kierowców	Dane gromadzone przez urzędy marszałkowskie, które powołują komisje egzaminacyjne	Wprowadzenie możliwości przesyłania zaświadczeń ADR na dowolny adres wskazany przez kierowcę. Określenie procedury wydawania nowych zaświadczeń ADR w przypadku ich zniszczenia, a także zmiany stanu faktycznego wymagającego zmiany danych w nich zawartych. Procedura ta nie była dotąd określona.
Urzędy marszałkowskie oraz podmioty prowadzące kursy z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych	16 urzędów marszałkowskich	-	Określenie (wydłużenie) terminu, umożliwiające należyte wykonywanie obowiązków związanych z wydawaniem zaświadczeń ADR.
Administrator danych i informacji zgromadzonych w Centralnej Ewidencji Pojazdów	1	-	Migracja danych do CEP od Dyrektora TDT, przekazanych od starostów (na podstawie dotychczasowych przepisów dane dotyczące stacji kontroli pojazdów gromadzone były przez 380 starostów). Dostosowanie projektowanych rozwiązań po stronie CEPiK 2.0.

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

Projektowana ustawa wdraża do krajowego porządku prawnego dyrektywę 2014/45/UE. Ponadto, w związku z docierającymi do resortu infrastruktury i budownictwa (obecnie resort infrastruktury) sygnałami dotyczącymi potrzeby zmiany polskich przepisów prawnych w sprawie badań technicznych pojazdów, w celu wypracowania „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości”, powołana została grupa robocza, która skupiła w swoim zakresie przedstawicieli organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego. W dniu 17 grudnia 2012 r. w resorcie transportu zostało zorganizowane forum dyskusyjne, którego celem było omówienie kwestii związanych z badaniami technicznymi pojazdów, w szczególności dotyczących rzetelności i jakości wykonywanych badań technicznych, a także nadzoru nad badaniami technicznymi oraz jego efektywnością. Uczestniczyli w nim przedstawiciele środowiska bezpośrednio związanego z SKP oraz badaniami technicznymi – w sumie 21 podmiotów. W trakcie niniejszego spotkania została wyłoniona grupa robocza, w której skład mieli wchodzić zainteresowani przedstawiciele obecnych na forum podmiotów. Natomiast w dniu 16 stycznia 2013 r. odbyło się pierwsze spotkanie grupy roboczej, której zadaniem było wypracowanie zasad sprawowania nadzoru nad jakością badań technicznych pojazdów, stanowiących podstawę do wprowadzenia stosownych zmian legislacyjnych. W jej skład weszli przedstawiciele:

1. Instytutu Transportu Samochodowego,
2. Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych,
3. Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów,
4. Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego,
5. POLGAS,
6. Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych,
7. Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej,

8. Transportowego Dozoru Technicznego,
9. Związku Dealerów Samochodów,
10. Związku Powiatów Polskich.

Podczas pierwszego spotkania, jego uczestnicy przedstawili problemy, które ich zdaniem wytyczają kierunek działań niezbędnych do podjęcia w celu poprawy systemu badań technicznych pojazdów, a w szczególności poprawy ich jakości. Grupa robocza spotykała się w okresie od stycznia 2013 r. do kwietnia 2013 r. czterokrotnie. Spotkanie, które miało miejsce w kwietniu 2013 r. było spotkaniem podsumowującym prace grupy. Jego efektem było podpisanie przez członków grupy roboczej wypracowanych 22 tez mających na celu poprawę efektywności funkcjonującego systemu badań technicznych w Polsce. Tezy zostały odpowiednio pogrupowane pod względem terminu ich realizacji.

Efekt pracy grupy roboczej w postaci wypracowanych kierunków działań mających na celu poprawę systemu badań technicznych pojazdów, został przedstawiony ówczesnemu ministrowi właściwemu do spraw transportu. Na prośbę Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, we wrześniu 2013 r. zorganizowane zostało kolejne spotkanie grupy roboczej. Celem pracy grupy roboczej miała być teza nr 19, tj. przegląd obowiązujących przepisów prawnych dotyczących badań technicznych, rejestracji pojazdów oraz warunków technicznych pojazdów, jak również wypracowanie propozycji zmian zapisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz rozporządzeń wykonawczych. Skład grupy roboczej został powiększony o przedstawiciela Instytutu Transportu Samochodowego.

Grupa robocza w okresie od września 2013 r. do lutego 2014 r. spotykała się sześciokrotnie.

W związku z rozlicznymi wątpliwościami dotyczącymi wcześniej wypracowanych tez, członkowie grupy roboczej zwrócili się do Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego z prośbą o umożliwienie spotkania z przedstawicielami Ministerstwa Spraw Wewnętrznych oraz Ministerstwa Finansów. Przedstawiciele ww. resortów wzięli udział w spotkaniu z grupą roboczą w listopadzie 2013 r. Podczas spotkania szeroko omówione zostały zagadnienia związane z możliwością stworzenia centralnego rejestru badań technicznych pojazdów oraz ich wyników ON-LINE (teza nr 1a), stworzenia centralnego rejestru SKP oraz uprawnionych diagnostów (teza nr 2), wprowadzenia przepisu o obowiązku pobierania opłaty za badanie techniczne pojazdu przed jego wykonaniem (teza nr 5), wprowadzenia przepisu regulującego zasadę odliczania kosztu z tytułu użytkowania pojazdu przez przedsiębiorcę w przypadku ważnego badania technicznego pojazdu (teza nr 7) oraz wprowadzenia zapisów nakładających sankcję na właściciela pojazdu z tytułu użytkowania go bez ważnych badań technicznych (teza nr 8).

Ostatnie spotkanie grupy roboczej odbyło się w dniu 5 lutego 2014 r., efektem którego jest dokument podpisany przez wszystkich uczestników spotkania. Dokument zawiera propozycje zmiany poszczególnych zapisów prawnych, które umożliwią wprowadzenie do systemu przepisów prawnych wypracowanych wcześniej tez. Należy zauważyć, że nie wszystkie opracowane tezy uzyskały aprobatę wszystkich członków grupy roboczej. Powyższe dotyczyło zapisów regulujących m.in.: wprowadzenie ujednoliconych programów funkcjonujących na SKP (rejestr badań technicznych SKP), określenia minimalnych standardów systemów teleinformatycznych do obsługi SKP, stworzenia przepisu regulującego zasady dopuszczania do ruchu pojazdów już zarejestrowanych po przeróbkach konstrukcyjnych, wprowadzenia zasady okresowej kontroli i kalibracji urządzeń kontrolno-pomiarowych stanowiących wyposażenie SKP, jak również uznania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia badań technicznych pojazdów za działalność związaną z odpowiedzialnością państwa za bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Należy zaznaczyć, że przedstawiciel Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych wycofał się z udziału w pracach grupy, nie biorąc udziału w dwóch ostatnich spotkaniach, jako powód podając jego zdaniem brak delegacji grupy do opracowania propozycji zmian w ustawach i rozporządzeniach, a tym samym wdrożenia w życie wypracowanych tez.

Niezależnie od powyższego należy zauważyć, iż przedmiotem pracy grupy roboczej nie był temat wprowadzenia zmian w systemie nadzoru nad SKP funkcjonującymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

W przedmiotowej kwestii przedstawiciele organizacji zgodzili się, iż powinny zostać wprowadzone zmiany co do obecnie istniejącego systemu nadzoru nad SKP, jednakże mając na uwadze prowadzone przez Parlament Europejski prace dotyczące dyrektywy 2014/45/UE propozycje zmian w zakresie nadzoru nad SKP powinny zostać odłożone w czasie.

Wynikiem prac tej grupy są 22 tezy, których realizacja ma przede wszystkim poprawić jakość badań technicznych pojazdów przeprowadzanych przez diagnostów oraz wzmocnić nadzór nad SKP. Zaznaczyć należy, iż nie wszystkie były kompatybilne z unijnymi rozwiązaniami, jednakże mając na uwadze konieczność uregulowania poszczególnych aspektów dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego resort uznał za zasadne wdrożenie dodatkowo następujących tez: wprowadzenie obowiązku archiwizowania wyników badań ze wskazanych urządzeń kontrolno-pomiarowych, stworzenie centralnego rejestru SKP oraz diagnostów, wprowadzenie przepisów nakładających na właściciela pojazdu sankcje z tytułu użytkowania pojazdu bez ważnych badań technicznych, wprowadzenie systemu określania daty następnego badania, rozszerzenie listy dodatkowych badań technicznych o dodatkowe badanie techniczne na wniosek właściciela celem sprawdzenia stanu technicznego pojazdów, wprowadzenie przepisów określających działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia jako działalność regulowaną.

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,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Laboratorium Badawcze w Kłudzienku,
10. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
11. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
14. Pracodawcy Transportu Publicznego,
15. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
16. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
17. Związek Pracodawców Motoryzacji,
18. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
19. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
20. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
21. Związek Dilerów Samochodów,
22. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
23. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
24. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
25. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
26. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR,
27. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
28. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa,
29. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal,
30. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
31. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
32. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
33. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),
34. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
35. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu,
36. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie,
37. TÜV Rheinland Polska,
38. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska,
39. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie,
40. Wydział Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach,
41. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
42. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu),
43. Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie,
44. Rada Dialogu Społecznego,
45. Polska Unia Transportu,
46. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Samochodowych EKSPERTMOT.

Projekt został przesłany do konsultacji pismem z dnia 30 września 2016 r., wskazując termin zgłaszania uwag: 30 dni od dnia otrzymania pisma. Z chwilą skierowania projektu do uzgodnień, konsultacji publicznych lub opiniowania został on udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zwanym dalej "RPL".

Uwagi zgłoszone w konsultacjach publicznych dotyczyły przede wszystkim zasadniczych założeń projektowanych przepisów, tj. wyznaczenia Dyrektora TDT jako organu właściwego do badań technicznych pojazdów oraz jako organu właściwego w sprawach nadzoru nad badaniami. Ponadto podmioty społeczne krytycznie oceniały rozwiązanie polegające na utworzeniu nowych stacji TDT, jako konkurencyjnych wobec skp prowadzonych przez przedsiębiorców. Szczegółowe omówienie wyników konsultacji publicznych zawierające wskazanie podmiotów, które przedstawiły stanowisko lub opinię, oraz omówienie tych stanowisk lub opinii i odniesienie się do nich przez organ wnioskujący zostało przedstawione w raporcie z konsultacji zamieszczonym na RPL.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych ¹⁾												
(ceny stałe z ... 2016 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	92,24	60,01	60,36	60,72	61,08	61,46	61,84	62,23	62,64	63,05	63,47	709,12
budżet państwa ²⁾	2,95	1,00	1,02	1,05	1,08	1,11	1,14	1,18	1,21	1,24	1,28	14,27
JST ³⁾	0,54	0,57	0,59	0,62	0,65	0,68	0,71	0,74	0,77	0,80	0,84	7,50
TDT	77,34	46,75	46,75	46,75	46,75	46,75	46,75	46,75	46,75	46,75	46,75	544,89
NFZ	2,16	2,21	2,26	2,32	2,38	2,44	2,50	2,56	2,63	2,69	2,76	26,91
FUS ⁴⁾	8,58	8,79	9,01	9,24	9,47	9,70	9,95	10,19	10,45	10,71	10,98	107,07
FP	0,68	0,70	0,71	0,73	0,75	0,77	0,79	0,81	0,83	0,85	0,87	8,49
Wydatki ogółem	70,72	50,11	49,24	50,49	51,72	52,38	52,63	55,36	54,59	55,76	58,07	601,06
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST ⁵⁾	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	-1,00	- 11,00
Wydatki TDT	71,72	51,11	50,24	51,49	52,72	53,38	53,63	56,36	55,59	56,76	59,07	612,06
Saldo ogółem	20,54	10,91	12,12	11,23	10,36	10,08	10,22	7,88	9,05	8,29	6,41	117,08
budżet państwa	2,95	1,00	1,02	1,05	1,08	1,11	1,14	1,18	1,21	1,24	1,28	14,27
JST ⁶⁾	1,54	1,57	1,59	1,62	1,65	1,68	1,71	1,74	1,77	1,80	1,84	18,50
TDT ⁷⁾	4,63	-3,35	-2,49	-3,73	-4,97	-5,62	-5,87	-8,60	-7,83	-9,00	-11,31	-58,15 ⁸⁾
NFZ	2,16	2,21	2,26	2,32	2,38	2,44	2,50	2,56	2,63	2,69	2,76	26,91
FUS	8,58	8,79	9,01	9,24	9,47	9,70	9,95	10,19	10,45	10,71	10,98	107,07
FP	0,68	0,70	0,71	0,73	0,75	0,77	0,79	0,81	0,83	0,85	0,87	8,49
Źródła finansowania	<p><i>Źródła finansowania zadań TDT</i> pozyskane z opłat w związku z wykonywaniem zadań organu właściwego w sprawach badań technicznych pojazdów oraz organu nadzoru:</p> <p>1) opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie – pobierana w wysokości 50% opłaty za badanie techniczne pojazdu, w przypadku przedstawienia</p>											

¹⁾ Przedmiotowa regulacja wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia jej ogłoszenia, niemniej jednak z uwagi na złożony charakter obliczeń w roku 2019 r. przepływy finansowe zostały zaprezentowane za cały rok.

²⁾ Dochody budżetu państwa obejmują wpływy z tytułu 51% PIT nowozatrudnionych pracowników TDT (w 2019 r. – 0,97 mln zł, 2020 r. – 1,00 mln zł, 2021 r. – 1,02 mln zł, 2022 r. – 1,05 mln zł, 2023 r. – 1,08 mln zł, 2024 r. – 1,11 mln zł, 2025 r. – 1,14 mln zł, 2026 r. – 1,18 mln zł, 2027 r. – 1,21 mln zł, 2028 r. – 1,24 mln zł, 2029 r. – 1,28 mln zł) oraz 30% zweryfikowanego zysku w TDT (tj. w 2019 r. – 1,98 mln zł).

³⁾ Wskazane wartości w rubryce JST obejmują: brak wpływów do budżetów gmin z opłat skarbowych za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, za wydanie decyzji o zgodzie na wykonanie i umieszczeniu tabliczki znamionowej zastępczej, za wydanie decyzji o nadaniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy (kwestie przepływów odzwierciedla załącznik nr 2 do OSR) oraz wpływ 49% PIT od wynagrodzenia nowozatrudnionych pracowników TDT (co dokładnie w poszczególnych latach daje: 2019 r. – 0,93 mln zł, 2020 r. – 0,96 mln zł, 2021 r. – 0,98 mln zł, 2022 r. – 1,01 mln zł, 2023 r. – 1,04 mln zł, 2024 r. – 1,07 mln zł, 2025 r. – 1,10 mln zł, 2026 r. – 1,13 mln zł, 2027 r. – 1,16 mln zł, 2028 r. – 1,19 mln zł oraz w 2029 r. – 1,23 mln zł).

⁴⁾ Wskazane wartości uwzględniają dochody Funduszu Ubezpieczeń Społecznych pochodzące ze składek odprowadzanych przez pracodawcę oraz pracowników.

⁵⁾ Wskazane wartości obejmują oszczędność starostw z tytułu kosztów związanych z porozumieniami podpisywanymi z TDT w ramach powierzenia czynności kontrolnych wobec przedsiębiorców prowadzących skp.

⁶⁾ Wartość saldo ogółem w przypadku JST obejmuje wpływy z PIT pomniejszone o opłaty skarbowe (patrz odnośnik nr 2) oraz oszczędność wskazana w odnośniku 5 jako wartość dodatnia „+”.

⁷⁾ Rubryka saldo ogółem TDT obejmuje wartości już po przekazaniu do budżetu państwa 30% zweryfikowanego zysku w poszczególnych latach, tj. w 2019 r. TDT przekazuje 1,98 mln zł.

⁸⁾ W saldzie ogółem TDT wartość ujemna wzrosła, bowiem w poprzednim OSR kalkulacje obejmowały tylko jeden miesiąc w roku 2018, a obecnie OSR prezentuje pełnych 11 lat funkcjonowania projektu.

- pojazdu do badania technicznego po 45 dniach od daty wyznaczonego terminu badania,
- 2) opłata za wydanie decyzji o nadaniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy – 59 zł – dotychczas opłatę tę pobierały starostwa⁹⁾,
 - 3) opłata za wydanie decyzji o zgodzie na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej – 46 zł – dotychczas opłatę tę pobierały starostwa¹⁰⁾,
 - 4) opłata za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty – jest to nowa opłata w wysokości 100 zł,
 - 5) opłata za sprawdzenie uzupełniające wyposażenie – jest to nowa opłata w wysokości 300 zł,
 - 6) opłata za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących OSD – jest to nowa opłata w wysokości 200 zł,
 - 7) opłata dla wykładowców w OSD za seminaria co 2 lata – jest to nowa opłata w wysokości 250 zł,
 - 8) opłata przeznaczona na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów – jest to nowa opłata, której wysokość zostanie określona w akcie wykonawczym do przedmiotowego projektu. Zgodnie z założeniami projektowanej ustawy, minister właściwy ds. transportu w terminie do 31.12.2019 r. określi wysokość opłaty jakościowej, na podstawie przeprowadzonej analizy przychodów i wydatków TDT związanych z realizacją nowych zadań nałożonych przedmiotowym projektem, tak aby zapewnić funkcjonowanie systemu nadzoru, mając na uwadze, że nie może być ona większa niż 3,5 zł. Opłata ta będzie odprowadzana od 1 stycznia 2020 r. Wskazać należy, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter sankcyjny i służyć będzie zmobilizowaniu właścicieli pojazdów do przedstawiania ich do badania technicznego w wyznaczonym terminie. Przewiduje się, że w 2019 r. 10% pojazdów nie zostanie przedstawiona w terminie. W roku 2020 r. dzięki uruchomieniu systemu nadzoru wartość ta spadnie do 6% i utrzyma się na tym samym poziomie w latach kolejnych. Wysokość pozostałych opłat jest uzasadniona kosztami, jakie zostaną wygenerowane w związku z wykonywaniem określonych zadań. Określenie poziomu opłat ma charakter w pełni ekwiwalentny, co oznacza, iż określona wysokość opłaty pokrywa szacunkowe koszty związane z wykonaniem danego zadania. Przy określaniu wysokości opłat jako metodę przyjęto odniesienie się do aktualnie wykonywanych zadań przez TDT, ilości wykorzystywanych do tego pracowników, a także aktualnie ponoszonych wydatkach przy obecnym zakresie zadań. Przy dokonywanych obliczeniach przyjęto założenia bazujące na zwiększonej ilości zadań TDT, a w konsekwencji proporcjonalnie zwiększono liczbę pracowników, co w konsekwencji powoduje konieczność wprowadzenia nowych opłat.

a) Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie – na etapie projektowania przedmiotowej ustawy nie ma wiążących danych dot. liczby przeprowadzanych badań technicznych po wyznaczonej dacie. Do przedstawienia szacunków przyjęto, iż badania po wyznaczonej dacie stanowiąc będą odpowiednio: 2019r. – 10%, 2020r. oraz w latach kolejnych – 6% ogólnej liczby badań technicznych pojazdów. Przy przyjętym założeniu 15,6 mln liczby badań technicznych, badania po terminie będą stanowiły: 2019r. – 1,56 mln, 2020r. oraz w latach kolejnych – 0,94 mln. Natomiast stawka sankcyjna wynosi 50% wysokości opłaty za badanie techniczne pojazdu przeprowadzone w terminie, określonej w drodze aktu wykonawczego jako wielkość brutto. Zgodnie z przyjętymi założeniami w poszczególnych latach wysokość opłaty sankcyjnej szacowana jest w sposób następujący: 2019 – 76,44 mln zł, 2020 – 45,86 mln zł, 2021 – 45,86 mln zł, 2022 – 45,86 mln zł, 2023 – 45,86 mln zł, 2024 – 45,86 mln zł, 2025 – 45,86 mln zł, 2026 – 45,86 mln zł, 2027 – 45,86 mln zł, 2028 – 45,86 mln zł oraz w 2029 – 45,86 mln zł. Dla wykonania powyższych

⁹⁾ Obecnie opłata za wydanie decyzji o nadaniu cechy identyfikacyjnej wynosi 10 zł, a za umieszczenie cechy skp pobierają opłatę w wysokości 49 zł. W przedmiotowym projekcie opłata za wydanie decyzji dot. cechy identyfikacyjnej wynosić będzie 59 zł (suma 10 zł, które pobierały starostwa oraz 49 zł, które pobierały skp za wykonanie czynności – jednakże dla przejrzystego wykazania przepływów finansowych kwoty te zostały wskazane osobno w załączniku nr 2 do OSR).

¹⁰⁾ Obecnie opłata za wydanie decyzji o zgodzie na wykonanie i umieszczeniu tabliczki znamionowej zastępczej wynosi 10 zł, a za wykonanie i umieszczenie tabliczki skp pobierają opłatę w wysokości 36 zł. W przedmiotowym projekcie opłata za wydanie decyzji dot. tabliczki znamionowej zastępczej wynosić będzie 46 zł (suma 10 zł, które pobierały starostwa oraz 36 zł, które pobierały skp za wykonanie czynności – jednakże dla przejrzystego wykazania przepływów finansowych kwoty te zostały wskazane osobno w załączniku nr 2 do OSR).

obliczeń jako stawkę sankcyjną przyjęto 50% wysokości opłaty za badanie techniczne samochodu osobowego.

- b) Wydanie decyzji przyznającej diagnoście uprawnienia (świadectwo kompetencji diagnosty) – w roku 2015 zostało wydane 825 zaświadczeń o zdanych egzaminach przez kandydatów na diagnostów. Przyjąć można, iż wszyscy oni otrzymali uprawnienia diagnostów, w konsekwencji dla potrzeb sporządzenia OSR przyjęto liczbę 825 jako liczbę decyzji wydawanych przez Dyrektora TDT, co implikuje w 2019 r. i latach następnych przyniesie dochód na poziomie 0,082 mln zł. Koszt ten będzie ponoszony przez kandydatów na diagnostów.
- c) Opłata za sprawdzenie uzupełniające – nowa opłata na poziomie 300 zł; wprowadzenie tej opłaty podyktowane zostało dotychczasową praktyką w tym obszarze, tj. Dyrektor TDT dokonywał takich sprawdzeń, częstokroć kilka razy w roku u jednego przedsiębiorcy, ale opłata nie była pobierana, co generowało koszty. W konsekwencji przyjęto rozwiązanie, iż opłata będzie ukształtowana w wysokości 300 zł za jeden element podlegający sprawdzeniu uzupełniającemu. Szacowany dochód z wprowadzenia tej opłaty to 0,17 mln zł (570 sprawdzeń uzupełniających rocznie). Koszty te pokrywać będą przedsiębiorcy prowadzący SKP.
- d) Opłata za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących OSD – nowa opłata na poziomie 200 zł – przyjmując, średnio po 3 ośrodki w każdym województwie co daje 48 ośrodków działających w całym kraju. Nadto, zakłada się, iż w każdym roku będzie kończyło działalność średnio 2 OSD i będą powstawać w to miejsce nowe placówki, co skutkować będzie uzyskaniem wpisu do rejestru. Szacowany przychód z tego tytułu wyniesie w 2019 r. 0,0096 mln zł, w 2020 r. oraz w latach kolejnych 0,0004 mln zł. Z uwagi na fakt, iż jest to zupełnie nowy rodzaj działalności regulowanej, w szacunkach przyjęto w pierwszym roku wejścia w życie ustawy, iż opłatę za wpis do rejestru będą musiały uiścić wszystkie OSD. Koszty powyższe pokrywać będą przedsiębiorcy prowadzący OSD.
- e) Opłata za seminaria dla wykładowców z OSD – nowa opłata w wysokości 250zł. Przyjmuje się, iż każdego roku szkolić będzie się 72 wykładowców, co w każdym roku przyniesie dochód w wysokości 0,018 mln zł. Koszty te będą pokrywane przez wykładowców.
- f) Opłata za wydanie decyzji o zgodzie na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej – opłata w wysokości 46 zł (10 zł + 36 zł) – opłatę w wysokości 10 zł pobierają obecnie starostowie, w związku z przejęciem kompetencji teraz Dyrektor TDT będzie pobierał tę opłatę. Opłatę tę uiszczać będą właściciele pojazdów mieszający się w kategorii przedsiębiorcy, rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe. Ciężar z tego tytułu jaki poniosą ww. podmioty wynosił będzie w 2019 r. i latach następnych 0,15 mln zł przy założeniu, że decyzji będzie wydanych 15 000. Dodatkowo na opłatę tę składa się 36 zł za wykonanie tabliczki znamionowej zastępczej. Obecnie czynności te wykonują SKP. W związku z przeniesieniem kompetencji na dyrektora TDT w tym zakresie, opłatę tę będzie pobierał Dyrektor TDT. Kwota ta będzie pobierana łącznie z kwotą w wysokości 10 zł (obecnie pobieraną przez starostów) i stanowić to będzie jednoczesne uiszczenie opłaty za wydanie decyzji oraz wykonanie czynności materialno-technicznej w postaci wykonania i umieszczenia tabliczki znamionowej zastępczej. Zatem wpływ z tego tytułu będzie wynosił 0,54 mln zł (obecnie pobierane przez skp) rocznie przy założeniu wykonywania 15 000 tabliczek. Zatem łącznie przychód za wydanie decyzji w tym zakresie będzie wynosił od 2019 r. 0,15 mln zł +0,54 mln zł.
- g) Opłata za wydanie decyzji o nadaniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy – opłata w wysokości 59 zł (10 zł + 49 zł) – opłatę w wysokości 10 zł pobierają obecnie starostowie, a w związku z przejęciem kompetencji teraz Dyrektor TDT będzie pobierał tę opłatę. Opłatę tę uiszczać będą właściciele pojazdów mieszający się w kategorii przedsiębiorcy, rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe. Ciężar z tego tytułu jaki poniosą ww. podmioty wynosił będzie w 2019 r. i latach następnych 0,15 mln zł przy założeniu, że decyzji będzie wydanych 15 000. Dodatkowo na opłatę tę składa się 49 zł, za umieszczenie numeru nadwozia, podwozia lub ramy. Obecnie czynność tę wykonują SKP. W związku z przeniesieniem kompetencji na Dyrektora TDT w tym zakresie, opłatę tę będzie pobierał Dyrektor TDT. Kwota ta będzie pobierana łącznie z kwotą w wysokości 10 zł (obecnie pobieraną przez starostów) i stanowić to będzie jednoczesne uiszczenie opłaty za wydanie decyzji oraz wykonanie czynności materialno-technicznej umieszczenia numeru nadwozia, podwozia lub ramy. Zatem wpływ z tego tytułu będzie wynosił 0,735 mln zł (obecnie pobierane przez skp) rocznie przy założeniu wykonywania 15 000 numerów nadwozia, podwozia lub ramy rocznie. Zatem łącznie przychód za wydanie decyzji w tym zakresie będzie wynosił od 2019 r. 0,15 mln zł +0,735 mln zł.

h) Oplata przeznaczona na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów – jest to nowa opłata, której wysokość zostanie określona w akcie wykonawczym do przedmiotowego projektu. Zgodnie z założeniami projektowanej ustawy, minister właściwy ds. transportu w terminie do 31.12.2019r. określi wysokość opłaty jakościowej na podstawie przeprowadzonej analizy przychodów i wydatków TDT, głównie mając na uwadze przychód z tytułu opłaty za przeprowadzanie badania technicznego po wyznaczonej dacie, tj. opłaty jakościowej. Zgodnie z założeniami ustawy, opłata jakościowa nie może przekroczyć 3,5 zł, a jej wysokość zostanie określona w drodze aktu wykonawczego na takim poziomie, aby zapewnić finansowanie systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów wdrażanego niniejszą ustawą, a w szczególności wykonywanie nadzoru przez Dyrektora TDT. Z uwagi na fakt, że na obecnym etapie brak jest realnych danych stanowiących podstawę do oszacowania wysokości opłaty jakościowej, odstąpiono od jej wykazania w przedmiotowym OSR. Zaznaczyć należy, że będzie ona wykazana w OSR aktu wykonawczego, który określi jej wysokość.

Wskazane powyżej opłaty przeznaczone będą na:

- a) utworzenie i prowadzenie rejestrów: nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz tabliczek znamionowych zastępczych, przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, diagnostów,
- b) pokrycie kosztów związanych z ponownym badaniem technicznym pojazdu przeprowadzonym na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu bądź organu rejestrującego w przypadku uzasadnionego podejrzenia przeprowadzenia badania z naruszeniem przepisów prawa,
- c) pokrycie kosztów związanych z umieszczeniem numeru nadwozia, podwozia lub ramy, oraz wykonaniem i umieszczeniem tabliczki znamionowej zastępczej,
- d) przeprowadzenie sprawdzenia weryfikującego, czy przedsiębiorca chcący prowadzić SKP dysponuje wyposażeniem kontrolno-pomiarowym oraz warunkami lokalowymi oraz sprawdzeń uzupełniających w tym zakresie,
- e) wykonywanie zadań w ramach nadzoru nad badaniami technicznymi i przedsiębiorcami prowadzącymi SKP,
- f) kontrole okresowe OSD,
- g) przeprowadzanie egzaminów dla kandydatów na diagnostów,
- h) wydawanie świadectw kompetencji diagnostów,
- i) prowadzenie seminariów dla wykładowców w OSD,
- j) prowadzenie Krajowego Punktu Kontaktowego,
- k) zatrudnienie i szkolenie pracowników potrzebnych do wykonywania zadań w ramach wykonywania przez Dyrektora TDT zadań organu właściwego oraz zatrudnienie pracowników komórki nadzoru TDT,
- l) prowadzenie kampanii uświadamiających dla obywateli,
- ł) wyposażenie pracowników TDT w przenośne wyposażenie niezbędne do wykonywania nadzoru,
- m) pokrycie kosztów związanych z wynajęciem przez Dyrektora TDT SKP, na których będzie wykonywał swoje zadania oraz pokrycie kosztów eksploatacji ww. stacji,
- n) pokrycie kosztów związanych z badaniami, rozwojem i innowacją technologii związanych z podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym w tym stanu technicznego pojazdów.

Jak zostało wskazane powyżej, dla wykonywania zadań nałożonych dyrektywą 2014/45/UE konieczne będzie zatrudnienie w TDT 323 pracowników. Obecnie w TDT jest 85 pracowników posiadających uprawnienia w zakresie przeprowadzania sprawdzenia SKP, przeprowadzania sprawdzenia uzupełniającego, przeprowadzania kontroli SKP na podstawie podpisanego porozumienia ze starostami, którzy są powoływani przez Dyrektora TDT jako członkowie komisji egzaminacyjnej dla kandydatów na diagnostów oraz diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia. Zgodnie z założeniami będą oni przesunięci do zadań związanych wyłącznie z nadzorem, a w konsekwencji TDT będzie musiał zatrudnić 85 pracowników do pionu wykonującego czynności dozоровe (tj. (323-85)+85). Określając ilość nowych pracowników w TDT oparto się na dotychczasowej liczbie pracowników TDT oraz liczbie wykonywanych przez nich zadań, a także przyjęto założenie, iż ilość zadań związanych z realizacją dyrektywy 2014/45/UE wzrośnie około trzy razy. Przy ustalaniu kosztów wynagrodzeń nowo zatrudnianych pracowników związanych z nadzorem nad prawidłową jakością badań technicznych pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi SKP 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

	<p>TDT obserwuje pojawiające się na rynku pracy trudności z zatrudnieniem za niższe stawki pracowników – specjalistów posiadających kwalifikacje analogiczne jak wymagane 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. Zgodnie z przyjętymi założeniami, w TDT zostanie zatrudnionych w 2019 r. 323 nowych pracowników.</p> <p>Odrębnego komentarza wymagają koszty TDT związane z nadzorem nad badaniami technicznym pojazdów, przedsiębiorcami prowadzącymi SKP oraz OSD, a także wykonywanie przez Dyrektora TDT uprawnień jako organu właściwego w sprawach badań technicznych pojazdów. Na owe koszty składa się zatrudnienie i wyszkolenie pracowników, ich miesięczne wynagrodzenie, wszelkie czynności nadzorcze (np. przeprowadzanie kontroli i zatwierdzania wyników wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę, przeprowadzanie co najmniej raz w roku kalendarzowym kontroli sprawdzających przedsiębiorców prowadzących SKP, przeprowadzanie, na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, kontroli doraźnych, przeprowadzanie analiz skarg, wniosków, przeprowadzanie badania technicznego na wniosek posiadacza pojazdu o charakterze „arbitrażowym”, przeprowadzane badania technicznego pojazdu na wniosek organu rejestrującego, przeprowadzanie statystyk, na podstawie których mogą być również wszczynane doraźne kontrole przedsiębiorców prowadzących SKP, wydawanie zaleceń pokontrolnych i wyznaczanie terminu usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP i wykonywania badań technicznych, zakazywanie prowadzenia przez przedsiębiorcę SKP), zużycie materiałów i energii, usługi pocztowe, koszt eksploatacji samochodów, konserwacja sprzętu i oprogramowania, podróże służbowe, koszty szkoleń, eksploatacja pomieszczeń, usługi pocztowe oraz teleinformatyczne, prowadzenie kilku centralnych rejestrów (SKP, diagnostów, OSD oraz wykonanych i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych, nadanych numerów nadwozia, podwozia lub ramy), czynność umieszczania numeru rozpoznawczego oraz tabliczki znamionowej zastępczej, a także koszty związane z najmem i eksploatacją lokali SKP. Odnośnie założeń przyjętych do oszacowania kosztów za wynajem i eksploatację SKP wynajmowanych przez Dyrektora TDT wskazać należy, iż koszty wynajmu zostały oszacowane na podstawie obecnie ponoszonych przez Dyrektora TDT kosztów z tytułu wynajmu SKP do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego dla kandydatów na diagnostów (cena najmu waha się od 2350 zł do 2700 zł za dzień). W szacunkach uwzględnione zostały także koszty eksploatacyjne takie jak np. gaz woda, sprzątanie, zgodnie z obowiązującymi cenami rynkowymi. Do ogólnych nowych kosztów wliczono również koszty związane z wynajmem pomieszczeń biurowych w oparciu o obecne ceny najmu pomieszczeń biurowych TDT we wszystkich jego lokalizacjach.</p> <p>Niniejszy projekt rozszerza o Dyrektora TDT katalog podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych, badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych. Nie sposób ująć ww. czynności w ocenie skutków regulacji, albowiem są to działania regulowane przez wolny rynek i nie ma sztywnych opłat urzędowych jak np. za wydanie świadectwo homologacji. Obecnie badania homologacyjne czy kontrole zgodności produkcji wykonują takie jednostki jak ITS, BOSMAL i to one ustalają cenę za przeprowadzenie stosownych badań. Wynika to z okoliczności, iż w tym przypadku wyłączony jest element publicznoprawny, a przeprowadzenie tych badań jest efektem stosunku cywilnoprawnego posiadającego formę umowy cywilnej.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>W 2019 r. działalność TDT w zakresie systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów będzie realizowana z opłaty za badanie techniczne wykonywane po wyznaczonej dacie. W latach kolejnych, minister właściwy ds. transportu, po dokonaniu stosownej analizy przychodów TDT, w drodze aktu wykonawczego, określi wysokość opłaty jakościowej, która będzie ustalona na takim poziomie, aby zapewnić prawidłowe działanie systemu nadzoru. W przypadku braku środków w 2019 r. z tytułu opłaty za badanie techniczne wykonywane po terminie, ujemne saldo TDT pokrywane będzie ze środków własnych.</p> <p><u>Dochód budżetu państwa</u> składał się będzie z 51% podatku PIT naliczonego od wynagrodzeń nowo zatrudnionych pracowników TDT. Dochód budżetu państwa składa się również z 30% zweryfikowanego zysku przekazanego przez TDT, kiedy to saldo TDT będzie dodatnie.</p> <p>Co ważne, nastąpi <u>oszczędność środków w jednostkach samorządu terytorialnego</u> (zmniejszenie wydatków) wynikająca z braku wykonywania nadzoru nad SKP przez starostów (jako JST). Starostwa bowiem celem wykonywania ww. nadzoru zawierają umowy z Dyrektorem TDT na powierzenie czynności kontrolnych w ramach wykonywania przez starostów nadzory nad skp. Co prawda uprzednio szacunki w tym obszarze opierano na założeniu, iż wspólnych kontroli wykonywanych będzie 4456 rocznie, jednakże przy uwzględnieniu danych udostępnionych przez TDT, które to uwzględniły</p>

ilości przeprowadzonych kontroli od roku 2014 oraz fakt, że nie wszyscy starostowie podpisywali porozumienia – do celów wyliczeń ilość wspólnych kontroli została uśredniona do 2000 rocznie. Mając na względzie, iż koszt jednej kontroli to 500 zł, szacowane ciężary starostw w tym przypadku to 1 mln zł. Wskazać należy, iż w ogólności oszczędność wyniesie znacznie więcej, ponieważ wdrażana dyrektywa 2014/45/UE przewiduje w ramach nadzoru sprawowanego nad SKP więcej niż jedną kontrolę, tj.: kontrole związane z zatwierdzeniem wyników badań, kontrolę doraźne, kontrole w oparciu o statystyki, wnioski i skargi. W konsekwencji powyższego, stosując schemat jakim starostwie posługiwali się w latach poprzednich, musieliby oni zawierać więcej niż jedną odpłatną umowę z Dyrektorem TDT (co najmniej dwie), a mając na względzie wprowadzenie modelu kontroli *ad hoc*, tych porozumień musiałyby być znacznie więcej. Do tej pory w kraju funkcjonowało około 380 wykazów (rejestrów) diagnostów – po każdym w jednym starostwie. Projekt zakłada stworzenie jednego (centralnego) rejestru diagnostów prowadzonego przez Dyrektora TDT, co również wpłynie na zwiększenie poziomu oszczędności. Co ważne, jednostki samorządu terytorialnego odnotują przychód z tytułu wpływów z podatku PIT naliczanego od wynagrodzeń nowo zatrudnionych pracowników w TDT (49% z należności PIT).

Na podstawie przeprowadzonej ankiety (złącznik nr 1) można by przypuszczać, że w jednostkach samorządu terytorialnego odnotowane zostaną negatywne skutki w zakresie zatrudnienia, ale starostwa w żaden sposób nie zasygnalizowały takiego problemu. Podkreślić należy, iż projektowane oszczędności w jednostkach samorządu terytorialnego **nie będą przesunięte jako źródło finansowania zadań Dyrektora TDT** w związku z wykonywaniem zadań nałożonych projektowaną ustawą. W konsekwencji powyższego, TDT nie odnotuje ww. wpływów ze starostw, które w latach ubiegłych zasilały budżet TDT. Zatem zniesienie nadzoru sprawowanego przez jednostki samorządu terytorialnego zostało ujęte w pkt 6 OSR jako zmniejszenie wydatków jednostek samorządu terytorialnego przy jednoczesnym zmniejszeniu dochodów oraz kosztów dla Dyrektora TDT z tytułu powierzenia wykonywania czynności kontrolnych na podstawie porozumień ze starostwami.

Reasumując, przedstawiona ocena skutków regulacji zawiera zmiany w kompetencjach, które skutkują zmianami adresatów opłat z jednostek samorządu terytorialnego i przedsiębiorców prowadzących SKP na Dyrektora TDT. Przesunięcia w kompetencjach posiadają odpowiednie odzwierciedlenie w kwantyfikacji w ocenie skutków regulacji.

Jednocześnie wskazać należy, iż projektodawca w pkt 6 oceny skutków regulacji, zgodnie z obowiązującymi zasadami sporządzania OSR, przedstawia skutki zmian w poziomie istniejących już opłat oraz całkowite wpływy w przypadku nowych opłat w oparciu o ustalone nowe/podniesione wysokości opłat.

Dla dokonania kalkulacji projektodawca opierał się w znacznej mierze na dostępnych mu danych rzeczywistych, do których miał dostęp jako podmiot publiczny odpowiedzialny za dział „transport”. Liczba starostw sprawujących nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi SKP ustalona została na podstawie danych przedstawionych przez Główny Urząd Statystyczny. Szacunkowa liczba przedsiębiorców prowadzących SKP ustalona została na podstawie wydanych przez Dyrektora TDT poświadczeń o spełnieniu wymagań w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia kontrolno-pomiarowego. Przy ustalaniu liczby sprawdzeń SKP oraz sprawdzeń uzupełniających również oparto się na danych udostępnionych przez Dyrektora TDT, który wyliczył średnioroczną liczbę przeprowadzanych sprawdzeń obu rodzajów. Dla ustalenia liczby kandydatów na diagnostów oraz diagnostów posłużono się danymi Dyrektora TDT, bowiem od 2004 r. jest on podmiotem odpowiedzialnym za przeprowadzanie egzaminów na diagnostów i posiada dane określające liczbę egzaminów, liczbę kandydatów na diagnostów oraz liczbę diagnostów.

Jako liczbę pojazdów, które powinny podlegać badaniom technicznym i poddawanych tymże badaniom, przyjęto dane udostępnione przez SAMAR. Co do ustalenia liczby OSD oraz wykładowców prowadzących w nich zajęcia brak jest jakichkolwiek danych, bowiem działalność ta nie podlega w tym momencie żadnej kontroli ani też nadzorowi. Dla oszacowania kosztów związanych właśnie z wprowadzeniem nadzoru nad OSD oraz seminariów dla wykładowców projektodawca oparł się na danych udostępnionych przez TDT/ITS, a także uwzględnił trend historyczny oraz oparł się na swojej dotychczasowej praktyce.

Przy dokonywaniu kalkulacji projektodawca uwzględnił art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) oraz wytyczne Ministra Rozwoju i Finansów dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Założenia i wskaźniki makroekonomiczne zostały przyjęte zgodnie z wytycznymi określonymi przez ww. Ministra. W szczególności kierowano się prognozami dot. PKB (dynamika realna), CPI (dynamika średnioroczna), przeciętnego wynagrodzeniem w gospodarce narodowej (dynamika realna) oraz kursu walutowego PLN/EURO (kurs średnioroczny).

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.

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 2016 r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw (właściciele stacji kontroli pojazdów) – opłata 300 zł za sprawdzenie uzupełniająca skp, oszczędność z tytułu zmniejszenia opłaty za wpis do rejestru skp, oraz brak wpływów z tytułu umieszczania tabliczki znamionowej zastępczej i umieszczenia numeru nadwozia, podwozia lub ramy	-1,40	-1,40	-1,40	-1,40	-1,40	-1,40	-15,39
	właściciele i posiadacze pojazdów (przedsiębiorcy oraz rodzina, obywatele, osoby niepełnosprawne, osoby starsze, gospodarstwa domowe), opłata sankcyjna za badanie techniczne po wyznaczonym terminie	-76,44	-45,86	-45,86	-45,86	-45,86	-45,86	-535,08
	rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe – opłata za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty- nowa opłata, dochód netto z tytułu utworzenia nowych stanowisk pracy ¹¹⁾	19,52	20,01	20,51	21,03	22,10	25,01	243,80

¹¹⁾ Zgodnie z założeniami zostanie zatrudnionych w TDT w 2019 r. 323 pracowników wykonujących zadania związane z nadzorem (planowane wynagrodzenie to 4943,67 zł netto mc/os – zgodnie z kalkulatorem wynagrodzeń na rok 2018), co da

	właściciele OSD – opłata za wpis do rejestru – nowa opłata	-0,0096	-0,0004	-0,0004	-0,0004	-0,0004	-0,0004	-0,0136
	Wykładowcy w OSD – seminaria co 2 lata	-0,018	-0,018	-0,018	-0,018	-0,018	-0,018	-0,198
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedmiotowy projekt wprowadza możliwość rozliczania się bezgotówkowego za przeprowadzone badanie techniczne.						
	rodzina, obywatele, osoby niepełnosprawne, osoby starsze oraz gospodarstwa domowe	Wprowadzenie jednolitych procedur, prowadzonych przez podmiot o zasięgu ogólnopolskim – Dyrektor TDT– co zapewni obywatelom jasność co do ich praw i obowiązków oraz działań, jakie mają podjąć celem wykonywania np. zawodu diagnosty bądź też wykonywania działalności w zakresie prowadzenia SKP. Ponadto przedmiotowa regulacja wpłynie na wzrost zatrudnienia z uwagi na planowane zwiększenie zasobów kadrowych w TDT.						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Dla określenia ciężarów finansowych obywateli i przedsiębiorców zastosowane zostały założenia oraz metodologia analogiczne jak w pkt 6 bowiem wysokość ciężarów ponoszonych przez ww. podmioty jest w pełni koherentna z wyliczeniami określonymi w ramach wpływów na sektor finansów publicznych. Przy dokonywaniu kalkulacji w zakresie wpływu na gospodarkę i przedsiębiorczość przedmiotowej regulacji projektodawca uwzględnił art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych oraz wytyczne Ministra Rozwoju i Finansów dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Założenia i wskaźniki makroekonomiczne zostały przyjęte zgodnie z wytycznymi określonymi przez ww. Ministra. W szczególności kierowano się prognozami dot. PKB (dynamika realna), CPI (dynamika średnioroczna), przeciętnego wynagrodzeniem w gospodarce narodowej (dynamika realna) oraz kursu walutowego PLN/EUR (kurs średnioroczny).</p> <p>Metodologia jaką posługiwał się projektodawca obejmuje wyliczenie na podstawie obecnie wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT i kosztów z tym związanych (np. ilość 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.</p> <p>Jeśli chodzi natomiast o koszty dostosowawcze przedsiębiorców prowadzących OSD – pewnym kosztem jest koszt wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących OSD – 200 zł. Mając na względzie, iż prowadzenie takich ośrodków 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, a być może i wszyscy, spełniają na dzień dzisiejszy wszystkie wymagania wprowadzane przedmiotową zmianą, więc nie poniosą innych kosztów dostosowawczych niż koszty wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących OSD. Wprowadzenie powszechnie obowiązujących przepisów dotyczących OSD zagwarantuje jednolitość postępowania w tym zakresie, a przede wszystkim wpłynie na wyrównany poziom szkolenia kandydatów na diagnostów, co z kolei wpłynie na poziom zdawalności kandydatów na diagnostów, a w efekcie końcowym podniesie poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym.</p> <p>Kolejną kwestią wymagającą komentarza, której nie można przedstawić w ujęciu pieniężnym, jest wykształcenie i praktyka diagnostów. Wymogi określone w implementowanej dyrektywie 2014/45/UE zobligowały projektodawcę do wdrożenia zapisów zmieniających wytyczne odnoszące się do wymaganego wykształcenia i praktyki diagnosty. Dlatego też projektodawca został zmuszony do sprecyzowania wymagań w zakresie wykształcenia dla diagnostów, jednakże postanowił wdrożyć takie rozwiązania, by zagwarantować najszerzy dostęp do zawodu. Dodatkowo w toku prac nad projektem musiały zostać uwzględnione wszelkie zaistniałe, bądź też nadchodzące zmiany</p>							

im dochód netto w 2019 r. w wysokości około 19,60 mln zł; wskazać należy, iż szacunki w kolejnych latach uwzględniają inflację.

	<p>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 implementowanej dyrektywy 2014/45/UE.</p> <p>Projekt ustawy nie rozstrzyga ostatecznej wysokości tzw. opłaty jakościowej jaką poniosą przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów od drugiego roku obowiązywania niniejszych przepisów (2020 r.). Wysokość opłaty będzie uzależniona od wysokości wpływów osiągniętych z opłat za badania techniczne po terminie. Należy podkreślić, że im większy będzie przychód z opłaty za badania techniczne po terminie, tym mniejsza będzie wysokość tzw. opłaty jakościowej. W związku z powyższym w celu zabezpieczenia interesu przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, projektodawca określa tylko maksymalną wysokość tej opłaty, czyli kwotę 3,5 zł, która nie może być przekroczona. Dopiero jednak po dokonaniu analiz w pierwszym roku obowiązywania projektowanych przepisów, w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury zostanie określona rzeczywista wysokość opłaty jakościowej, która będzie mieściła się w przedziale od 0,01 zł do 3,5 zł.</p> <p>Dla celów jedynie stricte poglądowych należy przedstawić, że łączna maksymalna wysokość obciążenia przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów może wynieść – 15.680.000 (liczba badań technicznych) x 3,5 zł (maksymalna stawka opłaty jakościowej) co daje 54.880.000 zł. W przeliczeniu średnio na jedną stację kontroli pojazdów daje to wynik około 10.000 zł rocznie (kwota łączna/całkowita). Jest to jednak symulacja zakładająca przyjęcie maksymalnej dopuszczalnej ustawą stawki opłaty jakościowej przy jednoczesnym braku wpływów z opłat za badania techniczne po terminie.</p>
--	---

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

nie dotyczy

<p>Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).</p>	<p>X tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy</p>
<p>X zmniejszenie liczby dokumentów X zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy X inne: nie ma wpływu</p>	<p><input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy X inne: bez znaczenia</p>
<p>Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.</p>	<p>X tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy</p>

Komentarz:

Projekt zakłada wprowadzenie rejestru SKP, rejestru diagnostów, rejestru OSD, nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanych i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych.

Przeprowadzenie sprawdzenia SKP przez Dyrektora TDT oraz przyznanie mu kompetencji do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP wpłynie na przyspieszenie postępowania w tym zakresie. Analogiczny skutek zostanie odnotowany w przypadku wydania świadectwa kompetencji diagnosty, bowiem ten sam organ będzie przeprowadzał egzaminy dla kandydatów na diagnostów, a także będzie wydawał świadectwo kompetencji w drodze decyzji administracyjnych. Skrócenie procedury nastąpi również w przypadku wydania decyzji o nadaniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy, a następnie jego umieszczenia oraz wykonania i umieszczenia tabliczek znamionowych zastępczych.

Jednocześnie zaznaczyć należy, iż obecnie przedsiębiorcy prowadzący SKP obowiązani są do prowadzenia rejestru badań technicznych pojazdów, co z punktu widzenia realizacji przedmiotowego projektu nie będzie stanowić obciążenia w zakresie formalno-administracyjnym ani finansowym.

9. Wpływ na rynek pracy

Wskazać należy, że przedmiotowy projekt nie przewiduje pozbawienia zatrudnienia pracowników starostw, którzy obecnie wykonują czynności kontrolne w ramach nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi SKP, gdyż pełnią oni w urzędach wiele innych funkcji i zadań. Ocenia się, że uszczuplenie ich zakresu obowiązków o teoretyczne aspekty

związane z wykonywaniem nadzoru nad SKP nie będzie skutkowało likwidacją etatów w żadnym ze starostw. Dodatkowo, od 2019 r. Dyrektor TDT w ramach sprawowanego nadzoru nad jakością przewiduje wzrost zatrudnienia w obszarach TDT o ok. 323 pracowników.

10. Wpływ na pozostałe obszary

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

Omówienie wpływu	<p>Wprowadzenie systemu nadzoru nad badaniami technicznymi 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.</p> <p>Jakkolwiek, najważniejszym celem przedmiotowej zmiany, jaki jest postawiony również przez implementowaną dyrektywę 2014/45/UE, jest podniesienie jakości badań technicznych, co wpłynie na zmniejszenie liczby wypadków, co ma nierozzerwalny wpływ na ochronę zdrowia i życia ludzkiego.</p> <p>Istotną kwestią jest konieczność umożliwienia dostępu Dyrektorowi TDT do CEPiK, bowiem tylko możliwość zamieszczania określonych danych w ewidencji umożliwi właściwą realizację zadań przez Dyrektora TDT w związku z implementacją dyrektywy 2014/45/UE.</p>
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Zgodnie z przyjętymi założeniami, w dniu następującym po ogłoszeniu niniejszej ustawy Dyrektor TDT uzyska możliwość podejmowania czynności faktycznych celem przyjęcia nowych zadań natomiast w pozostałej części prawie wszystkie regulacje wejdą w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Powierzenie Dyrektorowi TDT jako jednostce podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu kompetencji organu odpowiedzialnego za nadzór i funkcjonowanie systemu badań technicznych w Polsce, będzie musiało być powiązane z odpowiednio długim okresem przewidzianym na stworzenie systemów, które pozwolą na należyte prowadzenie czynności związanych z nadzorem. W tym przypadku chodzi o zadania, jakie zostały powierzone Dyrektorowi TDT z uwagi na dysponowanie przez niego specjalistyczną infrastrukturą.

W zakresie prowadzenia przez Dyrektora TDT rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP oraz rejestru diagnostów – prowadzenie tych rejestrów będzie ściśle powiązane z uzyskaniem przez Dyrektora TDT od poszczególnych starostów informacji w powyższym zakresie. Starostowie zostaną zobowiązani do przekazania Dyrektorowi TDT stosownych informacji (danych z rejestrów przedsiębiorców prowadzących SKP oraz danych dotyczących diagnostów) w terminach określonych w przepisach projektowanej ustawy. Jakkolwiek wskazać należy, iż Dyrektor TDT będzie prowadził wszystkie rejestry od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, tj. ww. rejestr diagnostów oraz rejestr przedsiębiorców prowadzących SKP, a także rejestr nadanych i umieszczonych numerów nadwozia podwozia lub ramy oraz wykonanych i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych czy rejestr OSD. Dodatkowo planowane jest by Dyrektor TDT od dnia wejścia w życie przedmiotowej regulacji, w związku z wykonywanymi zadaniami, posiadał uprawnienie do zamieszczania danych w centralnej ewidencji pojazdów oraz pobierania potrzebnych informacji z tej ewidencji.

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

Pierwszym wiarygodnym miernikiem oceny skuteczności nowej regulacji będzie stosunek liczby pojazdów posiadających ważne badania techniczne oraz polisę OC do liczby pojazdów posiadających jedynie opłaconą składkę OC, na dzień wejścia w życie projektowanych przepisów. Niniejszy miernik pozwoli w łatwy sposób ocenić skutki regulacji.

Kolejnym miernikiem efektów projektu będzie wzrost liczby przedsiębiorców prowadzących SKP. Mając na uwadze, iż obecnie dane w tym zakresie projektodawca opiera na poświadczeniach wydanych przez Dyrektora TDT, a raport NIK wykazał, iż działalność prowadzą przedsiębiorcy bez ważnych poświadczeń (czyli nie uwzględnieni w danych Dyrektora TDT) szczerzy nadzór wykaże tę nieprawidłowość. W konsekwencji rzeczywista ilość przedsiębiorców wzrośnie. Miernikiem będzie również zwiększona zdawalność egzaminów na diagnostów, a także zwiększona ilość pojazdów poddawanych badaniom technicznym.

Z uwagi na przeniesienie systemu nadzoru z poziomu jednostek samorządu terytorialnego na poziom centralny, nie można wykluczyć kolejnej kontroli NIK w tym obszarze, która w sposób rzetelny oceni efektywność implementacji dyrektywy 2014/45/UE.

Nadmienić należy, iż Dyrektor TDT będzie zdawał ministrowi właściwemu do spraw transportu sprawozdanie z funkcjonowania systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, będzie on mógł sprawować ciągły nadzór nad tą dziedziną i oceniać ewaluację.

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.

W związku z faktem, 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.

Należy przy tym mieć na uwadze, że w 2016 r. w Polsce odnotowano 33 664 wypadki drogowe, tj. o 697 (+2,1%) więcej niż w roku 2015. W wypadkach tych zginęło 3 026 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. 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 tego, że nie miały bezpośredniego wpływu na jego zaistnienie. Ogółem stwierdzono 160 tego rodzaju usterek, najczęściej odnotowano: w oświetleniu (39,9% ogółu) oraz niewłaściwego stanu ogumienia (25,2%). Jednocześnie wskazać należy, że w jednym wypadku mogło wystąpić kilka usterek (dane Policji).

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

- 1) załącznik nr 1 – synteza ankiety skierowanej do starostw**
- 2) załącznik nr 2 – tabela wpływów z nowych i podwyższonych opłat oraz przesunięć kompetencyjnych**

Załącznik nr 1 do OSR

Ankieta skierowana do starostw w sprawie stopnia przygotowania do nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów zgodnie z zasadami określonymi w dyrektywie 2014/45/UE

W dniu 8 października 2015 r. ówczesne Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wystąpiło za pomocą systemu teleinformatycznego rejestracji (IDS PWPW) do wszystkich powiatów w Polsce o udzielenie odpowiedzi na osiem pytań związanych z systemem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów.

Pytania dotyczące nadzoru nad SKP:

1. Liczba stacji kontroli pojazdów objętych nadzorem?
2. Czy liczba osób pełniących funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów wynosi więcej niż 1?
3. Czy pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów posiada uprawnienia diagnosty?
4. Czy pracownik, który pełni funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów a nie posiada uprawnień diagnosty, posiada kompetencje określone w pkt 1 załącznika IV do dyrektywy 2014/45/UE?
5. Czy pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów posiada umiejętność samodzielnego wykonywania badań technicznych pojazdów w stacji kontroli pojazdów?
6. Czy Państwa Urząd prowadzi działalność (np. obieg dokumentów, procedury) w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów w trybie przewidzianym dla systemów jakości ISO?
7. Czy pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów, prowadzi również nadzór nad innymi działaniami, np. nadzór nad taxi, transportem własnym?
8. Czy Państwa Urząd zapewnia nieograniczony dostęp do środka transportu (samochodu służbowego) dla pracownika pełniącego funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów?

Udział powiatów w przeprowadzonej ankiecie

W ankiecie brały udział wszystkie 380 powiatów, z czego **250 powiatów** (66%) udzieliło odpowiedzi, a 130 powiatów (34%) nie udzieliło odpowiedzi.

Odp. Pyt. 1.

Spośród **4.449** stacji kontroli pojazdów (SKP) w Polsce, nadzorowanych objętych ankietą było **2.956** SKP.

Odp. Pyt. 2.

W 116 powiatach (46%) funkcje związane z nadzorem nad SKP pełniły więcej niż 1 osoba, w pozostałych 134 powiatach (54%) funkcję tą pełniła nie więcej niż 1 osoba.

Odp. Pyt. 3

W 16 powiatach (6%) pracownicy pełniący funkcje związaną z nadzorem nad SKP posiadają uprawnienia diagnosty, natomiast w **235 powiatach (94%) pracownicy pełniący tę funkcję nie posiadają takiego uprawnienia.**

Odp. Pyt. 4

W odpowiedzi na to pytanie, 51 powiatów ((20%) oceniło, że ich pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad SKP, a nie posiadający uprawnień diagnosty, posiada kompetencje określone w pkt 1 załącznika IV do dyrektywy 2014/45/UE. Pozostałe **199 powiatów (80%) oceniło, że ich pracownicy nie posiadają takich kompetencji.**

Odp. Pyt. 5

55 powiatów (22%) zadeklarowało, że pracownik pełniący funkcje związane z nadzorem nad SKP posiada umiejętności samodzielnego wykonywania badań technicznych pojazdów w stacji kontroli pojazdów, pozostałych 195 powiatów (78%) oceniło, że ich pracownicy nie posiadają takich umiejętności.

Odp. Pyt. 6

67 powiatów (27%) poinformowało, że prowadzi działalność w zakresie nadzoru nad SKP w trybie przewidzianym dla systemów ISO, natomiast pozostałe 183 powiaty (73 %) nie prowadzi obiegu dokumentów ani procedury, w tym zakresie w trybie przewidzianym dla systemów jakości ISO.

Odp. Pyt. 7

190 powiatów (76%) poinformowało, że pracownik pełniący funkcje związane z nadzorem nad SKP, prowadzi również nadzór nad innymi działaniami (np. nadzór nad taxi, transportem własnym), w pozostałych 60 powiatach (24%) pracownicy nie łączą tych funkcji.

Odp. Pyt. 8

145 powiatów (58%) poinformowało, że zapewnia nieograniczony dostęp do środka transportu dla pracownika pełniącego funkcję związaną z nadzorem nad SKP, pozostałe 105 powiatów (42%) swoim pracownikom na potrzeby realizacji omawianych zadań nadzorczych nie gwarantuje samochodu służbowego.

Z odpowiedzi wynika, że **jeden powiat (0,26%)**, tj. powiat kielecki, jest przygotowany do nadzoru nad SKP zgodnie z zasadami określonymi w dyrektywie 2014/45/UE. **Pozostałe 249 powiatów (99,74%) nie jest przygotowane do nadzoru nad SKP zgodnie z nowymi wymaganiami.**

1. ZMIANY W OPŁATACH

I. Nowe opłaty

Nowe opłaty	Wysokość jednostkowa	Adresat opłaty (do kogo wpływa)	Kto płaci	Liczba płacących	Liczba wniesionych opłat w roku	Suma wniesionych opłat w roku	Kwantyfikacja w OSR
Opłata za sprawdzenie uzupełniające	300 zł	TDT	SKP	570	570	0,17 mln zł	Pkt 6 OSR – zwiększenie przychodów i kosztów TDT”+” Pkt 7 OSR – nowe koszty dla SKP”- ”
Opłata za wydanie decyzji przyznającej uprawnienia diagnoście	100 zł	TDT	Obywatel – kandydat na diagnostę	825	825	0,08 mln zł	Pkt 6 OSR – zwiększenie przychodów i kosztów TDT „,+” Pkt 7 OSR – nowe koszty dla obywateli”-„
Opłata za wpis osd do rejestru ¹	200 zł	TDT	OSD	48	48	0,0096 mln zł	Pkt 6 OSR – zwiększenie przychodów i kosztów TDT”+” Pkt 7 OSR – nowe koszty dla przedsiębiorców (OSD) „-„
Opłata za seminaria dla wykładowców osd	250 zł	TDT	Obywatel - wykładowca	72	72	0,018 mln zł	Pkt 6 OSR – zwiększenie przychodów i kosztów TDT”+” Pkt 7 OSR – nowe koszty dla obywateli wykładowców „-„
Opłata za badanie techniczne pojazdu przeprowadzone po	49 zł	TDT	Właściciele i posiadacze pojazdów	Ok. 1,56 mln	Ok. 1,56 mln pojazdów rocznie	76,44 mln zł	Pkt 6 OSR – zwiększenie przychodów i kosztów TDT”+” Pkt 7 OSR – nowe koszty dla właścicieli i posiadaczy pojazdów

¹ Dla przedstawienia szacunków przyjęto, iż z uwagi że jest to nowy rodzaj działalności gospodarczej w pierwszym roku dokonanych zostanie 48 wpisów do rejestru OSD natomiast w latach kolejnych dokonywanych będzie 2 wpisy rocznie do rejestru OSD.

wyznaczonej dacie (stawka sankcyjna)²							„-”
Opłata na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów ³	0,00 zł	TDT	Przedsiębiorcy prowadzący skp	15,6 mln	Ok. 15,6 mln badań technicznych rocznie	0,00 mln zł	

² Dla przedstawienia szacunków przyjęto, iż badania po wyznaczonej dacie stanowiąc będą odpowiednio: 2019 r. – 10%, 2020 r. oraz w latach kolejnych – 6% ogólnej liczby badań technicznych pojazdów. Przy przyjętym założeniu 15,6 mln liczby badań technicznych, badania po terminie będą stanowiły: 2019 r. – 1,56 mln, 2020 r. oraz w latach kolejnych – 0,94 mln. Natomiast stawka sankcyjna wynosi 50 % wysokości opłaty za badanie techniczne pojazdu przeprowadzone w terminie, określonej w drodze aktu wykonawczego jako wielkość brutto. Zgodnie z przyjętymi założeniami w poszczególnych latach wysokość opłaty sankcyjnej szacowana jest w sposób następujący: 2019 – 76,44 mln zł, 2020 – 45,86 mln zł, 2021 – 45,86 mln zł, 2022 – 45,86 mln zł, 2023 – 45,86 mln zł, 2024 – 45,86 mln zł, 2025 – 45,86 mln zł, 2026 – 45,86 mln zł, 2027 – 45,86 mln zł, 2028 – 45,86 mln zł, 2029 – 45,86 mln zł. Zaznaczyć należy, iż przedmiotowa opłata przekazywana będzie do TDT.

³ Zgodnie z projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym wysokość opłaty jakościowej zostanie określona w akcie wykonawczym, którego procedowanie rozpocznie się w drugiej połowie 2019 r. Ministerstwo Infrastruktury w pierwszym etapie procedowania opierać się będzie na danych rzeczywistych przekazanych przez Dyrektora TDT oraz na trendach i tendencjach jakie będą wykazywać dane przekazane z Centralnej Ewidencji Pojazdów. Zakłada się ciągłą analizę danych, także w trakcie prac legislacyjnych nad projektem, aby maksymalnie wydłużyć okres zbierania danych rzeczywistych. W związku z powyższym, zostanie ona wykazana, po dokonanej analizie liczb rzeczywistych badań technicznych po terminie, w OSR do ww. aktu.

II. Zmiany w obecnych opłatach – podniesione / obniżone opłaty

Podniesione/pomniejszone opłaty	Zmiana jednostkowa	Adresat zmiany w opłacie (do kogo wpływa lub kto nie odnotuje obecnego dochodu)	Kto płaci lub kto „zaoszczędzi”	Liczba płacących	Liczba wniesionych opłat w roku	Suma opłat wniesionych przez wszystkie podmioty	Kwantyfikacja w OSR
Opłata za wpis do rejestru przedsiębiorców	- 212 zł	JST	Przedsiębiorcy prowadzący skp	220	220	0,047 mln zł	Pkt 6 OSR – brak dochodu po stronie jst „-„ gminy Pkt 7 OSR – oszczędność po stronie przedsiębiorców prowadzących skp „+”

III. Zmiany w kompetencjach – zmiany adresatów opłat

Opłata	Obecny adresat	Nowy adresat	Wysokość jednostkowa	Kto płaci	Liczba płacących	Liczba wniesionych opłat w roku	Suma opłat wniesionych przez wszystkie podmioty	Kwantyfikacja w OSR
Opłata za wydanie decyzji o nadaniu numeru nadwozia podwozia lub ramy⁴	JST/Starostwa	TDT	10 zł	Przedsiębiorcy i obywatele	15 tys.	15 tys.	0,15mln zł	Pkt 6 OSR – zmniejszenie dochodów i kosztów dla JST „-„ gminy Pkt 6 OSR – zwiększenie dochodów dla TDT „+”
Opłata za wpis do rejestru SKP	JST/Starostwa	TDT	200 zł	Przedsiębiorcy i obywatele	220	220	0,044mln zł	Pkt 6 OSR – zmniejszenie dochodów i kosztów dla JST „-„ gminy Pkt 6 OSR – zwiększenie dochodów dla TDT „+”

⁴ Obecnie opłata za wydanie decyzji o nadaniu cechy identyfikacyjnej wynosi 10 zł, a za umieszczenie cechy SKP pobierają opłatę w wysokości 49 zł. W przedmiotowym projekcie opłata za wydanie decyzji dot. cechy identyfikacyjnej wynosić będzie 59 zł (suma 10 zł, które pobierały starostwa oraz 49 zł, które pobierały SKP za wykonanie czynności) – jednakże dla przejrzystego wykazania przepływów finansowych kwoty te zostały wskazane osobno w niniejszym załączniku.

Umieszczenie numeru nadwozia, podwozia lub ramy	SKP	TDT	49 zł	Przedsiębiorcy i obywatele	15 tys.	15 tys.	0,735 mln zł	Pkt 6 OSR – zwiększenie przychodów i kosztów TDT „+” Pkt 7 OSR – zmniejszenie wpływów przedsiębiorców prowadzących skp „-”
Wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej	SKP	TDT	36 zł	Przedsiębiorcy i obywatele	15 tys.	15 tys.	0,54 mln zł	Pkt 6 OSR – zwiększenie przychodów i kosztów TDT „+” Pkt 7 OSR – zmniejszenie wpływów przedsiębiorców prowadzących skp „-”
Opłata za kontrolę SKP w ramach porozumień z JST	JST/starostwa	TDT	-500	JST/starostwa	380	2000	-1 mln zł	Pkt 6 OSR zmniejszenie przychodów i kosztów dla TDT – „-” Pkt 6 OSR zmniejszenie wydatków dla JST „+” starostwa
Opłata za	JST/Starostwa	TDT	10 zł	Przedsiębiorcy	15 tys.	15 tys.	0,15 mln zł	Pkt 6 OSR –

wydanie decyzji o zgodzie na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej ⁵				i obywatele				zmniejszenie dochodów i kosztów dla JST „-„ gminy Pkt 6 OSR – zwiększenie przychodów i wydatków TDT „+”
---	--	--	--	-------------	--	--	--	---

Dodatkowe objaśnienia wykonane na wniosek KPRM:

Oдноśnie diagnostów wpisywanych do rejestrów:

Diagnosty posiadający uprawnienie w dniu wejścia w życie ustawy zachowają z mocy prawa swoje dotychczasowe uprawnienia. Zgodnie z „harmonogramem” wskazanym w przepisach przejściowych starostwie będą przekazywać dane o diagnostach w odpowiednich przedziałach czasowych.

Ośrodki Szkolenia Diagnostów

Obecnie działalność polegająca na prowadzeniu ośrodków szkolenia diagnostów nie posiada formy działalności regulowanej, w konsekwencji nie ma żadnego rejestru ani ewidencji, a także nikt nie przekazuje danych do TDT. Dlatego w pierwszym roku przychód TDT będzie obejmował opłatę ze wszystkich ośrodków szkolenia, a w kolejnych latach przyjęte jest iż co roku dwa będą zamykały działalność i dwa nowe otwierały. Zgodnie z przyjętymi założeniami w każdym województwie w dniu wejścia w życie przedmiotowej regulacji będzie funkcjonowało po 3 ośrodki szkolenia diagnostów (16x3 = 48), w konsekwencji w pierwszym roku działania regulacji wpis uzyskają wszystkie ośrodki. Natomiast w dalszych założeniach przyjęto, iż średniorocznie będą wygaszały 2 ośrodki w kraju i powstawały 2 nowe. W tym przypadku nie ma ochrony praw nabytych, więc nie ma automatycznego wpisu do rejestru jak w przypadku diagnostów.

⁵ Obecnie opłata za wydanie decyzji o zgodzie na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej wynosi 10 zł, a za wykonanie tabliczki skp pobierają opłatę w wysokości 36 zł. W przedmiotowym projekcie opłata za wydanie decyzji dot. tabliczki znamionowej zastępczej wynosić będzie 46 zł (suma 10 zł, które pobierały starostwa oraz 36 zł, które pobierały skp za wykonanie czynności), jednakże dla przejrzystego wykazania przepływów finansowych kwoty te zostały wskazane osobno w niniejszym załączniku.

Szkolenia diagnostów oraz szkolenia „przypominające” dla diagnostów

Kwestia szkoleń dla diagnostów powracających do zawodu oraz szkoleń „przypominających” dla diagnostów nie została wykazana w OSR, bowiem są to wysokości opłat regulowane przez wolny rynek – przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia diagnostów sami ustalą cenę za ww. szkolenia, brak jest sztywnej opłaty wskazanej przez państwo. Trudno jest zatem estymować na dzień tworzenia projektu, co do wysokości tych opłat mając na względzie, iż zasady wolnej konkurencji mogą doprowadzić do ustalania opłat w bardzo różnej wysokości. Opłata za te szkolenia nie jest opłatą administracyjną.

Seminaria dla wykładowców

W OSR przyjęte jest założenie, iż wykładowcy będą co dwa lata przechodzili szkolenia. Czyli w każdym roku połowa, aby nie szkolić ich wszystkich na raz – zapewni to sprawność postępowania w TDT. W wyliczeniach OSR przyjęto więc liczbę 72 wykładowców rocznie uczestniczących w seminariach, co stanowi połowę populacji wykładowców w całym kraju.

Sprawdzenia warunków lokalowych i wyposażenia kontrolno-pomiarowego

220 – sprawdzenia zatwierdzające stacje kontroli pojazdów przed wpisem do rejestru – przeprowadzane przez Dyrektora TDT

Ponad 500 – sprawdzenia uzupełniające wyposażenie kontrolno – pomiarowe dokonywane przez Dyrektora TDT (wprowadzone projektem)

Ponad 2000 – są to kontrole na podstawie porozumień pomiędzy jst a dyrektorem TDT, są one wykonywane w ramach nadzoru sprawowanego przez jst nad przedsiębiorcami, starostwa są niewydolne do sprawowania tego nadzoru stąd taka liczba kontroli w ramach porozumień. Projekt przenosi to na poziom TDT, gdzie nadzór będzie wykonywany w ramach systemu.

Skutki przesunięć kompetencyjnych pomiędzy JST a TDT

Jednostki samorządu terytorialnego nie doznają reperkusji z uwagi na przesunięcie niektórych zadań z ich poziomu na poziom Dyrektora TDT, np. nadzór wykonywany obecnie na podstawie art. 83b ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wykazuje ww. okoliczność ankieta przeprowadzona w starostwach (załącznik do OSR). Dla przykładu pracownicy odpowiedzialni za wykonywanie nadzoru nie utracą zatrudnienia, bowiem wykonują oni wiele innych zadań niezwiązanych z funkcjonowaniem stacji kontroli pojazdów, dlatego ich etaty pozostaną utrzymane.

Przesunięcie zadań pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego a Dyrektorem TDT związane jest również z przesunięciem opłat stanowiących ekwiwalent dokonania określonych czynności przez właściwy organ. Dla przykładu przesunięcie zadania takiego jak wydanie decyzji o nadaniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy spowodowało przesunięcie opłaty w wysokości 10 zł z jednostek samorządu terytorialnego do dochodów Dyrektora TDT. Natomiast w przypadku jednostek samorządu terytorialnego z uwagi na brak wpływu opłaty w wysokości 10 zł nie zostaną odnotowane negatywne skutki np. w postaci redukcji zatrudnienia, bowiem pracownicy Ci wykonywać będą inne zadania.

Przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających odpowiednie spełnienie warunków lub wymagań technicznych oraz kontroli zgodności produkcji

W tym przypadku nie następują przesunięcia kompetencji, a jedynie rozszerzenie katalogu podmiotów kompletnych do przeprowadzania ww. czynności. Niniejszy projekt ustawy rozszerza o Dyrektora TDT katalog podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych, badań potwierdzających odpowiednie spełnienie warunków lub wymagań technicznych oraz kontroli zgodności produkcji. Nie sposób ująć ww. czynności w ocenie skutków regulacji, albowiem są to działania regulowane przez wolny rynek i nie ma sztywnych opłat urzędowych jak np. za wydanie świadectwo homologacji. Obecnie badania homologacyjne, czy kontrole zgodności produkcji wykonują takie jednostki jak ITS, PIMot, BOSMAL i to one ustalają cenę za przeprowadzenie stosownych badań. Wynika to z okoliczności, iż w tym przypadku wyłączony jest element publicznoprawny, a przeprowadzenie tych badań jest efektem stosunku cywilnoprawnego posiadającego formę umowy cywilnej.



Warszawa, 23 października 2018 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1689.2016/47/ASz

dot.: RM-10-164-18 z 22.10.2018 r.

Pan Jacek Sasin
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia


o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz 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


z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Piotr Wawrzyk
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:
Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

