

Warszawa, 10 października 2018 r.

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw

I. Informacje ogólne.

Projektowana ustawa dokonuje wdrożenia przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE*. Dyrektywa 2014/45/UE określa minimalne wymagania w zakresie badań technicznych pojazdów, tworząc ramy dla ustanowienia efektywnego systemu badań technicznych oraz nadzoru nad tymi badaniami. Dyrektywa ta powinna zostać implementowana do prawa polskiego do dnia 20 maja 2017 r., natomiast nowe przepisy powinny wejść w życie od dnia 20 maja 2018 r.

Ponadto projekt uwzględnia wnioski Najwyższej Izby Kontroli wynikające z kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami kontroli pojazdów. W toku kontroli NIK negatywnie ocenił działalność starostów, jako organów odpowiedzialnych za sprawowanie nadzoru nad stacjami. W ocenie NIK nadzór prowadzony był nierzetelnie i z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa.

W celu wdrożenia ww. dyrektywy oraz realizacji wniosków wynikających z kontroli NIK, 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 umożliwiać sprawne reagowanie, eliminowanie i zapobieganie nieprawidłowościom związanym z prowadzeniem działalności w zakresie badań technicznych.

Dla realizacji powyższego celu, projektowana ustawa przewiduje wyznaczenie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako organu właściwego, odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów oraz odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce. Tym samym, projektowane regulacje przenoszą nadzór nad badaniami technicznymi z poziomu ok. 380 starostw na poziom jednego organu. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego już obecnie jest organem właściwym w sprawach homologacji pojazdów oraz od 2004 r. wykonuje sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w zakresie zgodności warunków lokalowych

oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego z wymaganiami, posiada więc niezbędną wiedzę i doświadczenie w kwestiach związanych z warunkami technicznymi pojazdów.

II. Przebieg konsultacji i opiniowania.

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 Kłodzku,
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 Rzecznawców 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. W wyniku konsultacji część uwag została uwzględniona w projekcie ustawy, w szczególności odnośnie wprowadzenia regulacji zapewniającej, iż przedsiębiorcy nie będą mogli wręczać właścicielom i posiadaczom pojazdów przedstawiającym pojazdy do badania technicznego żadnych upominków bądź gadżetów. Część uwag nie została uwzględniona, np. prowadzenie stacji kontroli pojazdów jako działalności na zlecenie, czy też posiadanie przez diagnostę wykonującego badanie techniczne statusu funkcjonariusza publicznego.

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 zostanie przedstawione w raporcie z konsultacji zamieszczonym na RPL, w załączniku do przedmiotowego raportu.

Jednocześnie załącznik do raportu z konsultacji zawiera także informacje o merytorycznych propozycjach, sugestiach strony społecznej (środowiska reprezentującego stacje kontroli pojazdów) zgłaszanych dodatkowo na etapie rządowych prac nad niniejszym projektem.

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

Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej stosownie do § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

IV. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do postanowień art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) 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.

Zestawienie zgłoszonych uwag zawiera załącznik do raportu – „Załącznik do raportu z konsultacji publicznych do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (numer w wykazie UC65)”.

**Załącznik do raportu z konsultacji społecznych do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw
(numer w wykazie UC65)**

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Transport i Logistyka Polska	<p>W projekcie zaproponowano wprowadzenie (zalegalizowanie) do ruchu drogowego tzw. urządzeń transportowych, czyli urządzeń przeznaczonych do ruchu pieszych poruszanych siłą mięśni ludzkich lub za pomocą silnika elektrycznego. Zaproponowane rozwiązania budzą bardzo poważne wątpliwości, gdyż:</p> <p>1) nie określono nawet minimalnych wymagań technicznych w zakresie: masy własnej takiego urządzenia, sposobu konstrukcji minimalizującej skutki kolizji z pieszym, możliwości hamowania i kierowania urządzeniem, oświetlenia pojazdu; wszystkie ww. podniesione a nie uregulowane w projekcie kwestie mają bezpośredni wpływ na potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu;</p> <p>2) nie uregulowano dostatecznie statusu osoby poruszającej się takim urządzeniem w szczególnych sytuacjach ruchu drogowego; jako przykład można wskazać „przejeżdżanie” takim urządzeniem po przejściu dla pieszych lub po przejeździe dla rowerzystów;</p> <p>3) skutkiem kolizji takiego bliżej nieokreślonego pod względem technicznym urządzenia z rowerzystą, a w szczególności z kierującą rowerem osobą starszą lub dzieckiem mogą być poważne uszkodzenia ciała, a w skrajnych przypadkach śmierć; energia kinetyczna takiego urządzenia wraz z korzystającą z niego osobą dorosłą (zakładamy masę łączną 100 kg i prędkość 25 km/h) może wynieść nawet do 8,7 MJ.</p> <p>Mając na uwadze powyższe uważamy, iż kwestia używania takich urządzeń wymaga znacznego dopracowania, a przepisy w tym zakresie w zaproponowanym kształcie mogą jedynie spowodować pogorszenie bezpieczeństwa na drodze.</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	Proponowana zmiana art. 2 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym w postaci nowego punktu 48a) w połączeniu z proponowaną zmianą pkt. 18) i pkt. 31) oraz nowym art. 11 ust. 4b) ze względu na przeoczenia, nieścisłości lub błędy legislacyjne może nie tylko nie przynieść wskazanego w uzasadnieniu do projektu oczekiwanego rezultatu, ale spowodować szereg daleko idących komplikacji a wręcz powodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Może też skutkować powstaniem „dziury prawnej” wykorzystywanej w celu ominięcia niektórych przepisów.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu.
		Polski Związek Motorowy (PZM) 2	W art. 2 pkt 18) ustawy wprowadza się nowe pojęcie pieszego, a w pkt 48a) pojęcie urządzenia transportu osobistego pieszego. Przepis ten dopuszcza jako urządzenie transportu osobistego urządzenia, dzięki którym pieszy poruszać się będzie z prędkością do 25 km/h, tj. z prędkością przeciętnego rowerzysty. Status pieszego oznacza, że może on poruszać się dowolną stroną ścieżki rowerowej, także lewą, nie ma obowiązku sygnalizować manewru skrętu, itd. W opinii PZM utrzymanie statusu pieszego dla osób poruszających się na urządzeniach transportu osobistego prowadzi do kolizji z innymi użytkownikami drogi, w szczególności na ścieżkach rowerowych z rowerzystami. Proponujemy pieszemu poruszającemu się urządzeniem transportu osobistego nadać inny status.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> <u>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu.</u>
	Art. 1 pkt 2 lit. c (art. 2 pkt 35a)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	Zaproponowane w projekcie rozszerzenie definicji pojazdu nienormatywnego o zdanie „pojazdem nienormatywnym jest również zespół pojazdów składający się z większej liczby pojazdów, niż określona w art. 62 ust. 4” opiniujemy skrajnie negatywnie oraz wnioskujemy o usunięcie tego zapisu. Stoi on w sprzeczności z wprowadzonymi w 2011 roku [Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy — Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2011 nr 222 poz. 1321)] zezwoleniami okresowymi na przejazd pojazdami nienormatywnymi. Zgodnie z obowiązującą ustawą prawo o ruchu drogowym (dalej zwane PRD) zezwolenie kat. III-VI umożliwia poruszanie się po drogach publicznych pojazdami o	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Uwaga niezasadna. Przepis wprowadzający zezwolenie kat. VII już obecnie obowiązuje od 2011 r. Zdanie w definicji stanowi doprecyzowanie definicji, natomiast art. 62 ust. 4 już obecnie przesądza o tym, że pojazd składający się z większej ilości pojazdów jest nienormatywny.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wymiarach, masie całkowitej oraz naciskach osi przekraczających dopuszczalne normy. Tymczasem wprowadzenie przedmiotowego zapisu spowoduje, że najbardziej specjalistyczny i nowoczesny sprzęt modułowy, który umożliwia swobodne konfigurowanie, będzie „pokrzywdzony” tylko z tej przyczyny, że przyczepa o długości np. 20 m składa się z kilku części. Tym samym nie realne wymiary, ale ilość sztuk wchodzących w skład przyczepy jako całości, będzie negatywnie wpływała na prawa i obowiązki przewoźników. Możliwość konfigurowania-tworzenia przyczepy z kilku składowych (wózki modułowe - o czym w dalszej części), która nie wpływa na przekroczenie norm w zakresie wymiarów, masy całkowitej lub nacisków osi, wynikających z zezwoleń III-VI, nie powinna ograniczać swobody korzystania z zezwoleń stałych. Innymi słowy pojazdy identyczne w zakresie rzeczywistej masy całkowitej, nacisków osi oraz wymiarów zewnętrznych, ale składające się z jednej lub kilku części składowych nie powinny podlegać odmiennym regulacjom. Na podstawie doświadczeń sprzed 2012 roku (gdy weszły w życie aktualne 7 kategorii zezwoleń) obawiamy się, iż wprowadzenie wymogu uzyskania jednorazowego zezwolenia dla pojazdu modułowego poruszającego się bez ładunku zwiększy szarą strefę, albowiem przewoźnicy będą unikać uzyskiwania zezwoleń kat. VII w celu przejazdu bez ładunku do miejsc załadunku, na stację paliw lub stację diagnostyczną.</p> <p>Pojazdem nienormatywnym powinien być uznany ten pojazd, którego wymiary, masa całkowita lub naciski osi przekraczają dopuszczalną normę, a nie ten pojazd, który mieści się w normach, ale składa się np. z 3 lub 4 części.</p> <p>Alternatywnie, wnosimy o doprecyzowanie, iż zapis „pojazdem nienormatywnym jest również zespół pojazdów składający się z większej liczby pojazdów, niż określona w art. 62 ust. 4” nie dotyczy „przyczep modułowych lub innych przystosowanych do przewozu ładunków niepodzielnych”.</p>	<p>Wcześniej nie wynikało to wprost z definicji.</p> <p>W zakresie definicji ładunku niepodzielnego, propozycja wykracza poza zakres projektowanej ustawy. Niezależnie od powyższego, zapisy dotyczące pojazdów nienormatywnych i ładunku niepodzielnego będą przedmiotem analizy i ewentualnej kolejnej nowelizacji przepisów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p><u>Definicja ładunku niepodzielnego</u></p> <p>Aktualna definicja ładunku niepodzielnego jest zbyt ogólna, a przez to odmiennie stosowana przez organy kontrolujące oraz wydające ostateczne decyzje i orzeczenia. Zwracamy ponadto uwagę, iż obecna definicja jest mocno zawężająca względem definicji ładunku niepodzielnego wynikające z Dyrektywy Rady 96/53/WE.</p> <p>Postulujemy zmianę treści definicji ładunku niepodzielnego na następującą:</p> <p>ładunek niepodzielny - ładunek, który do celów przewozu drogą publiczną, bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody, nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków i który z powodu swoich wymiarów lub masy nie może zostać przewieziony pojazdem innym niż pojazd nienormatywny; ładunkiem niepodzielnym jest także ładunek składający się z kilku części stanowiących technologiczną lub konstrukcyjną całość urządzenia lub maszyny</p> <p>Zmiana pierwszej części definicji podyktowana jest konieczność powiązania nienormatywności samego pojazdu z wymiarami lub masą własną ładunku, w taki sposób, aby umożliwić pełne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej pojazdu przy jednoczesnym utrzymaniu najmniejszych możliwych nacisków osi i masy całkowitej. Innymi słowy, skoro zezwolenie kat. V umożliwia poruszanie się pojazdem nienormatywnym o wymiarach 30 x 3,4 x 4,3 m, 60 ton DMC, to niezrozumiałym jest dlaczego przewoźnik nie może odkręcić kół z kombajnu wykorzystując dopuszczalną masę całkowitą oraz ładowność w celu przewozu drogą publiczną, ładunku niepodzielnego jakim jest kombajn. Zaproponowana definicja będzie wpisywała się w treść Dyrektywy Rady 96/53/WE, umożliwi pełne wykorzystanie przestrzeni ładunkowej do przewozu ładunków niepodzielnych, które z racji swoich wymiarów nie mogą być przewiezione normatywnym pojazdem. Dzięki takiej regulacji możliwe będzie legalne przewiezenie kilku ładunków</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>niepodzielnych na jednym pojeździe bez zwiększania norm wynikających z zezwoleń kat. III-VI. Przykłady przejazdów stanowiących trzon problemu zostały przedstawione poniżej.</p> <p>Przyczyną dodania nowego zdania „ładunkiem niepodzielnym jest także ładunek składająca się z kilku części stanowiących technologiczną lub konstrukcyjną całość urządzenia lub maszyny” jest częsta praktyka organów kontrolujących (Policja, WITD), które nakładają kary na przewoźników tylko z tej przyczyny, iż na pojeździe znajduje się kilka sztuk ładunków niepodzielnych.</p>	
		Instytut Transportu Samochodowego	<p>W art. 2 aktualnej ustawy prd proponujemy zmienić treść na:</p> <p>35a) pojazd nienormatywny - pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych oraz przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy;</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>W przepisie wykonawczym, o którym mowa w art. 66 ust 5 ustawy prd znajdują się szczegółowe zapisy określające największe dopuszczalne naciski osi dla pojazdów znajdujących się w ruchu drogowym. W wymienionym przepisie wykonawczym znajdują się również szczegółowe zapisy dotyczące największych dopuszczalnych wymiarów i mas dla pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym.</p> <p>35b) ładunek niepodzielny - ładunek, który bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków lub ładunek, który nie może być przewieziony przez normatywny pojazd lub zespół pojazdów.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nie jest zasadne rozszerzanie katalogu pojazdów nienormatywnych, gdyż dopuszczalne parametry nacisków określone PRD nie mogą być przekraczane.</p> <p>Jedyny wyjątek w tym zakresie stanowi uzyskanie odstępstwa od warunków technicznych w zakresie nacisków.</p> <p>W zakresie definicji ładunku niepodzielnego, propozycja wykracza poza zakres projektowanej ustawy.</p> <p>Niezależnie od powyższego, zapisy dotyczące pojazdów nienormatywnych i ładunku niepodzielnego będą przedmiotem analizy i ewentualnej kolejnej nowelizacji przepisów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Uzasadnienie</p> <p>Celem pełnego dostosowania definicji ładunku niepodzielnego do art. 2 dyrektywy 96/53 i art. 2 pkt 40 rozporządzenia 1230/2012 zaproponowano nowe brzmienie. Orzecznictwo sądów administracyjnych oraz praktyka stosowania przepisów wskazuje, że szereg podmiotów prowadzących działalność w zakresie transportu drogowego nieodpowiednio interpretuje obecną definicję ładunku niepodzielnego.</p>	
		<p>Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD)</p>	<p>Art. 2 pkt 35a ustawy – Prawo o ruchu drogowym powinien otrzymać brzmienie:</p> <p><i>35a) pojazd nienormalny – pojazd lub zespół pojazdów, którego nacisk jednej lub wielu osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku jest większy od dopuszczalnego przewidzianego dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych lub w przepisach niniejszej ustawy, albo którego długość, szerokość, wysokość lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy; pojazdem nienormalnym jest również zespół pojazdów składający się z większej liczby pojazdów, niż określona w art. 62 ust. 4.</i></p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Obowiązująca obecnie w art. 2 pkt 35a ustawy – Prawo o ruchu drogowym definicja pojazdu nienormalnego zawiera trzy istotne ograniczenia, niosące za sobą skutki prawne:</p> <p>Po pierwsze, obecna definicja wskazuje, że pojazdem nienormalnym będzie ten pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez niego, będą przekraczały wartości dopuszczalne przewidziane dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych. Używając sformułowania „naciski osi” ustawodawca wskazuje, że pojazdem nienormalnym będzie dopiero taki pojazd lub zespół pojazdów, którego więcej niż jeden nacisk osi będzie przekraczał</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Uwzględniono „jednej lub wielu osi”.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wartość dopuszczalną określoną dla danej drogi. Zatem przy przekroczeniu, nawet bardzo znacznym, nacisku jednej osi, pojazd nie może być potraktowany jako nienormalny.</p> <p>Po drugie, ustawodawca odnosi nienormalność pojazdu w zakresie nacisków osi do wartości dopuszczalnych przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych. Do dnia 18 października 2012 r. pojęcie „pojazdu nienormalnego” funkcjonowało w art. 4 pkt 25 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych i odnosiło nienormalność pojazdu w zakresie nacisków osi do wartości dopuszczalnych przewidzianych dla danej drogi w przepisach tej ustawy. Jednocześnie funkcjonował w tej ustawie załącznik nr 2, który określał dopuszczalne wartości nacisków osi pojedynczych oraz osi wielokrotnych, przekroczenie których skutkowało określoną w tym załączniku karą administracyjną. Z dniem 19 października 2012 r. przeniesiono pojęcie „pojazdu nienormalnego” do ustawy – Prawo o ruchu drogowym (art. 2 pkt 35a), likwidując jednocześnie załącznik nr 2 do ustawy o drogach publicznych, w zamian wprowadzając w tej ustawie nowe brzmienie art. 41, który wskazuje jedynie dopuszczalne naciski wyłącznie pojedynczych osi napędowych na poszczególnych drogach publicznych i nie odnosi się w ogóle do dopuszczalnych wartości osi innych niż pojedyncze napędowe oraz osi wielokrotnych, o których traktował wcześniej załącznik nr 2 do ustawy o drogach publicznych. Dokonując powyższych zmian ustawodawca nie zauważył popełnionego przez siebie przeoczenia, skutkiem którego od dnia 19 października 2012 r. pojęcie „pojazdu nienormalnego” nie odnosi się już do wartości dopuszczalnych nacisków osi innych niż pojedyncze. Na powyższe przeoczenie ustawodawcy swoją uwagę zwrócił Wojewódzki Sąd Administracyjny w Poznaniu, który w uzasadnieniu wyroku z dnia 11.06.2014 r. (sygn. akt. III SA/Po 368/14), wskazał m.in., że:</p> <p>„(...) Niewątpliwie istniejący obecnie stan prawny, w którym obowiązujące regulacje nie przewidują możliwości pociągnięcia do odpowiedzialności administracyjnej za przejazd pojazdem po drodze</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>publicznej w zakresie nacisków pojedynczych osi nienapędowych oraz osi wielokrotnych tego pojazdu na drogę, stanowi przeoczenie ustawodawcy, do którego doszło przy nowelizacji z dnia 19 października 2012 r. Ustawodawca nie dostrzegł bowiem, przenosząc definicję pojazdu nienormatywnego do ustawy Prawo o ruchu drogowym, że zmiana przepisów ustawy o drogach publicznych doprowadziła do tego, iż przepisy te nie odnoszą się już do nacisków pojedynczych osi nienapędowych oraz osi wielokrotnych. Tymczasem bezpieczeństwo ruchu drogowego wymaga pełnej regulacji analizowanej problematyki, a więc takiej regulacji, w której przekroczenie dopuszczalnej wielkości każdego z istotnych dla tego bezpieczeństwa parametru (masa całkowita, wymiary pojazdu, nacisk osi – niezależnie od jej rodzaju), bez uprzedniego uzyskania stosownego zezwolenia, będzie pociągało za sobą odpowiedzialność administracyjną podmiotu wykonującego taki przejazd. Jednakże za powyższe przeoczenie ustawodawcy nie można obciążać podmiotów administrowanych, rozszerzając obecnie przewidziany zakres ich odpowiedzialności administracyjnej, a należy raczej oczekiwać jak najszybszej reakcji ze strony ustawodawcy, chociażby poprzez unormowanie w ustawie o drogach publicznych dopuszczalnych nacisków pozostałych rodzajów osi dla dróg publicznych o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej odpowiednio do 8, 10 oraz 11,5 t (...).</p> <p>Po trzecie, obowiązująca w art. 2 pkt 35a definicja wskazuje, że „pojazdem nienormatywnym” będzie m.in. ten pojazd lub zespół pojazdów, którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy. Z konstrukcji tego przepisu wynika w sposób jednoznaczny, że pojazdem nienormatywnym będzie dopiero ten pojazd lub zespół pojazdów, którego „wymiar”, a więc łącznie: długość, szerokość i wysokość, bądź też rzeczywista masa całkowita, będą przekraczały wartości dopuszczalne przewidziane w przepisach ustawy – Prawo o ruchu</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>drogowym. Zatem jeżeli którykolwiek z wymiarów zewnętrznych będzie mieścił się w wartości dopuszczalnej, przy jednoczesnym, nawet bardzo znacznym, przekroczeniu dopuszczalnych wartości pozostałych dwóch wymiarów, pojazd lub zespół pojazdów, nie będzie mógł być uznany jako pojazd nienormalny.</p> <p>Art. 2 pkt 35b ustawy – Prawo o ruchu drogowym powinien otrzymać następujące brzmienie: <i>35b) ładunek niepodzielny – ładunek, który do celów przewozu drogą publiczną, bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody, nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków i który z powodu swoich wymiarów lub masy nie może zostać przewieziony pojazdem innym niż pojazd nienormalny.</i></p> <p>Uzasadnienie: Wprowadzone z dniem 19 października 2012 r. do ustawy – Prawo o ruchu drogowym pojęcie „ładunku niepodzielnego” nie wiąże w żaden sposób kwestii niepodzielności ładunku z nienormalnością pojazdu, tj. z brakiem możliwości przewiezienia po drodze publicznej ładunku niepodzielnego pojazdem normalnym. Art. 64 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wyraża bezwzględny zakaz przewozu pojazdem nienormalnym odpowiadającym kategoriom zezwoleń III-VII ładunku innego niż ładunek niepodzielny – nawet w sytuacji, kiedy ładunek ten nie powoduje nienormalności środka transportu (sam pojazd jest pojazdem nienormalnym, np. w zakresie długości). Zaproponowane brzmienie tego przepisu jest bezpośrednią implementacją pojęcia „ładunku niepodzielnego” funkcjonującego w art. 2 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 (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 59).</p>	
	Art. 1 pkt 2 lit. c i	Transport i	W projekcie zaproponowano doprecyzowanie przepisów art. pkt 35a i	<u>Uwaga nieaktualna.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	pkt 6 (art. 2 pkt 35a oraz art. 62 ust. 4b)	Logistyka Polska	<p>art. 62 ust. 4b ustawy - Prawo o ruchu drogowym odnoszących się do pojazdów nienormatywnych ze względu na liczbę pojazdów z zespole pojazdów lub ze względu na długość.</p> <p>Nie wnosząc zastrzeżeń do propozycji tych konkretnych zapisów, pragniemy zwrócić uwagę na dwie kwestie, które naszym zdaniem powinny także znaleźć swoje miejsce w przedmiotowym projekcie ustawy, a które związane są przynajmniej częściowo z ruchem pojazdów nienormatywnych (w rozumieniu polskiego prawa). Są to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • spełnienie wymagań prawa europejskiego w zakresie dopuszczenia do ruchu po polskich drogach publicznych przynajmniej pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy oraz pojazdów uczestniczących w przewozach intermodalnych, których naciski pojedynczej osi napędowej wynoszą 11,5 t. • stworzenie podstaw prawnych dla prowadzenia programów pilotażowych mających na celu zbadanie możliwości wprowadzenia do ruchu na terytorium Polski nowych typów pojazdów: o wymiarach lub masie przekraczającej obowiązujące wielkości (np. zespoły pojazdów EuroCombi o długości 25,25 m) oraz pojazdów autonomicznych lub semi-autonomicznych (truck-platooning); <p>Odnosząc się do pierwszej kwestii, czyli ograniczonego dostępu do polskiej infrastruktury drogowej normatywnie załadowanych pojazdów o nacisku 11,5 t na oś należy stwierdzić, iż mogą się one poruszać po mniej niż 2% polskiej infrastruktury drogowej. Tymczasem zgodnie z Traktatem akcesyjnym oraz Dyrektywą 96/53/WE Polska jest zobowiązana umożliwić korzystanie z nieunowocześnionych części drugorzędnej sieci dróg, tam gdzie jest to technicznie możliwe, dla celów załadunku i rozładunku pojazdów spełniających wymagania Dyrektywy Rady 96/53/WE wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Kwestia ta jest obecnie przedmiotem postępowania Komisji</p>	<u>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Europejskiej wobec Polski, w którym zarzucono nam, iż polskie administracyjne ograniczenia w dostępie do dróg oprócz naruszenia przepisów szczegółowych stanowią istotną barierę i utrudnienie w wymianie towarowej. W tym miejscu należy dodać, iż w ocenie TLP ograniczenia naciskowe stawiają jedną z najpoważniejszych barier rozwojowych dla Polski, zniechęcając do inwestycji na terenie naszego kraju oraz pogarszając konkurencyjność polskiej gospodarki narodowej, w szczególności w odniesieniu do eksportu. Analizując tę kwestię warto wskazać, że żaden z lądowych terminali kontenerowych, ani żaden z portów morskich obsługujących transport intermodalny nie ma zapewnionego połączenia drogowego umożliwiającego legalne wykonywanie tego transportu. Drogi prowadzące do tych terminali mają w większości nośność 8t, a jedynie w niektórych przypadkach 10t. Tymczasem drogowy przewóz normatywnie załadowanego kontenera, wymaga nacisku 11,5t!</p> <p>Aby doraźnie rozwiązać ww. problemy przynajmniej w odniesieniu do międzynarodowego transportu drogowego i transportu intermodalnego proponujemy w art. 64e ust. 1 Prawa o ruchu drogowym po pkt la dodanie pkt lb w brzmieniu:</p> <p>„lb) pojazdu (zespołu pojazdów) wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy oraz pojazdu (zespołu pojazdów) przewożącego kontener używany w transporcie intermodalnym - w zakresie nacisku osi, o ile:</p> <p>a) naciski osi pojazdu przekraczają wartości określone dla danej drogi, lecz nie przekraczają wartości przewidzianych dla drogi, na której dopuszczony jest ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej 11,5t,</p> <p>b) pojazd (zespół pojazdów) porusza się po danej drodze w związku z koniecznością dojazdu do miejsca załadunku lub rozładunku, potwierdzonego międzynarodowym listem przewozowym CMR lub inny odpowiedni dokument przewozowy,</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>c) nie istnieje alternatywna droga dojazdu, dla której określono nacisk osi 11,5t,</p> <p>d) trasa po której porusza się pojazd (zespół pojazdów) w minimalny sposób wykorzystuje odcinki dróg, na których przewidziany jest ruch pojazdów o nacisku osi do 8 lub 10t;"</p> <p>Zaproponowane rozwiązanie nie likwiduje w pełni problemu ograniczonej dostępności infrastruktury drogowej. Niemniej w naszej ocenie wprowadzi rozwiązania stanowiące warunek konieczny, dla zakończenia postępowania Komisji Europejskiej wobec Polski.</p> <p>Oczywiście nadal pozostawać będą problemy obsługi specjalnych stref ekonomicznych, centrów logistycznych, magazynów paliwowych w krajowym transporcie drogowym, a także problemy ruchu pojazdów specjalistycznych używanych w budownictwie (np. do przewozu mieszanek betonu). Dlatego też w najbliższym okresie prześlemy do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa propozycje rozwiązania tych problemów, co jednak wymagać będzie znacznie szerszych zmian wykraczających poza zakres przedmiotowy konsultowanego projektu.</p> <p>Z kolei odnosząc się do postulatu prowadzenia w Polsce programów pilotażowych, stoimy na stanowisku, iż brak podstaw prawnych do podjęcia badań i testów nowych typów pojazdów w sposób istotny ogranicza możliwości rozwojowe i innowacyjność polskiego przemysłu oraz polskiej branży transportu drogowego. Obecnie badania takie prowadzone są jedynie w niektórych państwach zachodniej Europy, co w przyszłości postawi gospodarkę tych państw w uprzywilejowanej pozycji na wspólnym europejskim rynku. Zmiany w zakresie wykorzystania pojazdów ponadgabarytowych z punktu widzenia obecnych regulacji prawnych lub wykorzystania pojazdów autonomicznych lub takich w których rola prowadzącego pojazdem jest ograniczona są nieuniknione, chociażby ze względu na pogłębiający się deficyt kierowców (w Polsce wg raportu PwC w 2025 r. brakować może</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ok. 300 tysięcy kierowców).</p> <p>Dlatego też uważamy za niezbędne stworzenie podstaw prawnych umożliwiających prowadzenia takich badań. W tym celu proponujemy po art. 64i dodanie art. 64j w brzmieniu:</p> <p>„Art. 64j.1. Minister właściwy do spraw transportu może w drodze rozporządzenia zezwolić na ruch pojazdów niespełniających warunków technicznych w celu przeprowadzenia programu pilotażowego, badań lub testów drogowych określając:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zasady uczestnictwa w programie, badaniu lub w testach dla zainteresowanych przedsiębiorców i innych podmiotów; 2) rodzaj i zakres odstępstw od warunków technicznych dla pojazdów uczestniczących w programie, badaniu lub testach; 3) szczegółowy wykaz dróg lub ich odcinków, po których mogą poruszać się pojazdy, o których mowa w pkt 1; 4) szczegółowe warunki ruchu pojazdów, o których mowa w pkt 1, a także ewentualny sposób ich oznakowania; 5) dodatkowe dokumenty potwierdzające uczestnictwo pojazdu w programie, badaniach lub w testach wydawane w celu okazania organom kontroli ruchu drogowego; 6) wysokość opłat pobieranych za wydanie dokumentów, o których mowa w pkt 5. <p>2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 2 minister właściwy do spraw transportu uwzględni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) prognozy dotyczące rozwoju techniki motoryzacyjnej, 2) konieczność zapewnienia bezpieczeństwa innych uczestników ruchu drogowego; 3) warunki techniczne infrastruktury drogowej na której odbywałby się ruch pojazdów uczestniczących w programie, badaniach lub testach; 4) koszty związane z realizacją programów, badań lub testów. ”. 	
)		Zielone Mazowsze	Definicja „urządzenia transportu osobistego” jest niejasna i nieprecyzyjna. Powinna zostać doprecyzowana, tak by umożliwiała	<u>Uwaga nieaktualna.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			domyślenie się, czego dotyczy, a czego nie, i/lub zawierać (otwarty) katalog przykładów takich urządzeń. W obecnej formie może ona zostać zinterpretowana jako obejmująca zarówno segway, jak i elektryczny wózek inwalidzki, czy szczudła.	Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu
		Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	<p>Definicja „urządzenia transportu osobistego” zaproponowana w nowym pkt. 48a) jako „urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się pieszych, napędzane siłą mięśni lub za pomocą silnika elektrycznego, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m.” jest nieprecyzyjna i może rodzić konsekwencje, które nie zostały opisane w załączonym uzasadnieniu ani Ocenie Skutków Regulacji.</p> <p>Wbrew intencjom wyrażonym w uzasadnieniu do projektu definicja może wykluczać hulajnogi, wrotki, rolki, deskorolki i podobny sprzęt sportowy. Nie istnieje bowiem dostępny na rynku automatyczny hamulec lub inne urządzenie, które ograniczałoby „konstrukcyjnie” prędkość jazdy tych urządzeń do 25 km/godz. Na gładkiej, asfaltowej nawierzchni o znacznym pochyleniu podłużnym wszystkie te „urządzenia transportu osobistego” mogą bez problemu rozwijać prędkości przekraczające 25 km/godz. Ich konstrukcja tego nie uniemożliwia. Jeśli jednak zapis o „konstrukcyjnym ograniczeniu prędkości” w intencji projektodawcy odnosi się - jak można zrozumieć z uzasadnienia - tylko do urządzeń z napędem elektrycznym, to powinno to zostać w projektowanym art. 2 ust. 48a) zapisane poprawnie (jednoznacznie).</p> <p>Podobnie niejednoznacznie brzmi przepis o „szerokości w ruchu” nieprzekraczającej 0,9 m: czy w przypadku rolek (wrotek) dotyczy to jednego „urządzenia” czy obu łącznie? I czy przepis należy interpretować jako zakaz kroku łyżwowego na rolkach, czy też jako całkowite wykluczenie tego sprzętu sportowego (i podobnych) z katalogu „urządzeń transportu osobistego”? Ponadto np. osoby o</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>większym wzroście mogą znacznie przekraczać w kroku łyżwowym na rolkach wskazaną szerokość 0,9 m, a osoby niższe - nie. Nie jest jasne co to jest „szerokość w ruchu” ani w jaki sposób może być skutecznie weryfikowana, także w celu egzekwowania przepisów.</p> <p>W przypadku deskorolek, rolek i wielu innych urządzeń spełniających proponowaną definicję występuje duży problem sposobu, czasu i drogi hamowania. Skuteczne zatrzymanie tych urządzeń wymaga umiejętności i sprawności fizycznej. Wiele takich urządzeń nie posiada w ogóle hamulców.</p> <p>Należy też zastanowić się nad konsekwencjami braku ograniczeń katalogu takich urządzeń. Chodzi np. o narty, łyżwy, sanki, szcudła czy urządzenia, których polska nazwa nawet nie istnieje (np. „jumping rod” - rodzaj amortyzatora z podnóżkami, przeznaczonego do skakania na nim - czy sprężynujące „buty”). Proponowaną definicję mogą w zasadzie spełniać nawet niektóre rodzaje protez kończyn dolnych, w tym używane przez niepełnosprawnych sportowców - biegaczy. Może to rodzić nieprzewidziane skutki prawne.</p> <p>Ustawowa definicja urządzenia transportu osobistego musi być precyzyjna, nie istnieją bowiem przepisy wykonawcze (rozporządzenia) opisujące warunki techniczne urządzeń dla ruchu pieszego.</p> <p>Najpoważniejsze problemy wynikające z proponowanej nowelizacji mają charakter systemowy. Proponowane przepisy zacierają różnicę między dwoma podstawowymi kategoriami uczestników ruchu drogowego: pieszymi i kierującymi oraz tworzą nowe pojęcie „urządzenia transportu osobistego”, którego definicja może pokrywać się z ustawowymi definicjami niektórych pojazdów, co rodzi szereg wątpliwości:</p> <p>Po pierwsze, projekt w ogóle nie ogranicza ani mocy napędu elektrycznego „urządzenia transportu osobistego” ani masy takiego urządzenia. Ograniczona jest jedynie prędkość. W definicji mieszczą się „urządzenia transportu osobistego” z „konstrukcyjnie” (w istocie</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>oprogramowaniem komputera sterującego napędem) ograniczoną do 25 km/godz. prędkością, ale zarazem o mocy 500 kW, masie 500 kg i napięciu 5000V To błąd, którego konsekwencje mogą być bardzo poważne. Na przykład „urządzeniem transportu osobistego” staje się sportowy motocykl elektryczny ze zmienionym wyłącznie na potrzeby polskiego rynku oprogramowaniem, ograniczającym jego prędkość „konstrukcyjnie” do 25 km/godz.</p> <p>Po drugie, cechą napędu elektrycznego jest stały (maksymalny) moment obrotowy w pełnym zakresie pracy silnika. Konsekwencją jest możliwość uzyskiwania bardzo dużych przyspieszeń ze startu zatrzymanego. Technicznie możliwe jest uzyskiwanie przez spełniające proponowaną definicję urządzenie przyspieszenia od 0 do 25 km/godz. w czasie poniżej jednej sekundy. Stanowi to oczywiste potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa i to szeroko rozumianego, nawet jeśli prędkość 25 km/godz. nie zostanie przekroczona.</p> <p>Po trzecie, projekt nie nakłada na pieszych korzystających z takiego urządzenia obowiązku sygnalizowania zamiaru skrętu, co może stanowić zagrożenie np. na przecięciach i rozwidleniach dróg dla rowerów a także przy zjeżdżaniu do przeciwnej krawędzi drogi w celu zatrzymania.</p> <p>Po czwarte, projekt nie nakłada na pieszych korzystających z takiego urządzenia obowiązku stosowania się do znaków i sygnałów drogowych, które obowiązują kierującego rowerem na drodze dla rowerów, dla rowerów i pieszych oraz w strefie zamieszkania. Zgodnie z przepisami § 1 ust. 2 oraz § 21 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych (D.U.2002.170.1393 z późn. zm.) znaki ustalające pierwszeństwo obowiązują jedynie kierujących pojazdami, a nie pieszych.</p> <p>Może to mieć konsekwencje na przykład na przejazdach dla rowerzystów, na których pierwszeństwo ustalają znaki drogowe. Podobny problem występuje w przypadku stref zamieszkania (oznaczonymi znakiem drogowym D-40). Zgodnie z art. 11 ust. 5</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ustawy Prawo o Ruchu Drogowym w takiej strefie kierujący pojazdami (rowerami, motorowerami, samochodami itp.) muszą ustępować pierwszeństwa pieszym, zarówno poruszającym się pieszo jak i - po wejściu w życie proponowanej regulacji - na „urządzeniach transportu osobistego”. Tymczasem piesi na takich urządzeniach będą mogli w strefie zamieszkania w dowolny sposób zachowywać się wobec pieszych poruszających się pieszo, w tym - wymuszać na nich pierwszeństwo. Ponadto pieszych na „urządzeniach transportu osobistego” nie będzie obowiązywać ograniczenie prędkości w strefach zamieszkania, określone w art. 20 ust. 2 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym. Dotyczy ono wyłącznie pojazdów i jest niższe (20 km/godz.) niż proponowane konstrukcyjne ograniczenie prędkości „urządzeń transportu osobistego” (25 km/godz.).</p> <p>Po piąte, projekt nie nakłada na pieszych korzystających z takiego urządzenia obowiązku posiadania i używania oświetlenia pozycyjnego po zmięrzchu ani sygnału dźwiękowego, choć prędkość graniczna 25 km/godz. jest wysoka. Na dwukierunkowych drogach dla rowerów sumaryczne prędkości wymijających się pieszych korzystających z takich urządzeń i rowerzystów jadących w przeciwnym kierunku mogą przekraczać 50 km/godz.</p> <p>Po szóste, pieszego (w tym korzystającego z „urządzenia transportu osobistego”) nie obowiązuje art. 16 ust. 1 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, czyli ruch prawostronny. Można wręcz wywodzić, że poza obszarem zabudowanym pieszego korzystającego z „urządzenia transportu osobistego” na drodze dla rowerów obowiązuje przepis art. 11 ust. 2 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, czyli musi on poruszać się (iść?) lewą stroną jezdni. (Droga dla rowerów - co wynika wprost z definicji w art. 2 pkt. 6 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym - ma jezdnię). Podczas poruszania się z dopuszczoną prędkością 25 km/godz. po zmięrzchu bez oświetlenia pozycyjnego na drodze dla rowerów (oraz drodze dla rowerów i pieszych, gdzie pieszy - zarówno pieszo jak i na „urządzeniu transportu osobistego” - może poruszać się całą</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>szerokością drogi) grozi to czołowymi zderzeniami z sumaryczną prędkością powyżej 50 km/godz. z prawidłowo jadącymi w przeciwnym kierunku rowerzystami. Podobny problem może występować na drogach dla rowerów o dużym natężeniu ruchu. Istnieją w Polsce drogi dla rowerów o natężeniach ruchu przekraczających znacznie 500 rowerzystów na godzinę w szczycie.</p> <p>Po siódme, projekt nie nakłada na pieszych korzystających z takiego urządzenia na drodze dla rowerów (czy w strefie zamieszkania) ograniczeń, dotyczących kierujących rowerami. Chodzi o wymóg ukończenia 10 roku życia, posiadania uprawnień w przypadku osób między 10 a 18 rokiem życia oraz zakaz kierowania po spożyciu albo pod wpływem alkoholu lub innego podobnie działającego środka.</p> <p>W konsekwencji można zastanawiać się nad równością podmiotów wobec prawa, a nawet zaufaniem obywatela do państwa prawa. Skutkiem proponowanej regulacji będzie bowiem, że osoba kierująca rowerem jadąca po drodze dla rowerów z niewielką (15 km/godz.) prędkością po spożyciu alkoholu (0,2-0,5 promila alkoholu we krwi) popełnia czyn zabroniony, a nieoświetlony pieszy poruszający się przy użyciu „urządzenia transportu osobistego” po zmierzchu w stanie pod wpływem alkoholu (powyżej 0,5 promila alkoholu we krwi) z prędkością 25 km/godz. tą samą drogą dla rowerów po jej lewej stronie nie będzie w świetle proponowanych przepisów popełniał żadnego czynu zabronionego przez ustawę Prawo o Ruchu Drogowym, a jedynie będzie stosował się do wymagań tej ustawy: spełni obowiązek poruszania się po drodze dla rowerów.</p> <p>W związku z proponowanym w art. 11 nowym przepisem ust. 4b) o treści:</p> <p>„4b). Pieszy poruszający się przy użyciu urządzenia transportu osobistego może poruszać się jedynie po drodze dla rowerów, a w przypadku ruchu z prędkością pieszego także:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) po chodniku lub poboczu, o szerokości co najmniej 2,5 m; 2) po drodze dla pieszych lub drodze dla rowerów i 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>pieszych.”,</p> <p>podkreślamy, że ogromna większość (naszym zdaniem nawet 90%) infrastruktury oznaczonej jako „drogi dla rowerów” lub „drogi dla rowerów i pieszych” w Polsce praktycznie nie nadaje się do jazdy rowerem a co dopiero na wrotkach (rolkach). Chodzi o nawierzchnie z kostki betonowej, słabo zaklinowanego kruszywa (szutru) a nawet nawierzchnie trawiaste czy ziemne. Stawiają one ogromne opory toczenia i są trudno przejezdne czymkolwiek. Wprowadzanie nakazu korzystania z nich pieszych na „urządzeniach transportu osobistego” może być problematyczne.</p> <p>Niezrozumiałą jest też nakaz ruchu pieszych korzystających z „urządzeń transportu osobistego” po drogach dla rowerów przy jednoczesnym zakazie poruszania się ich po chodnikach i poboczach węższych niż 2,5 m. Przypominamy, że obowiązujące przepisy dotyczące warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych (D.U.2003.220.2181 z późn. zm.) nie podają obecnie minimalnej szerokości drogi dla rowerów czy dla rowerów i pieszych, którą można oznaczyć znakiem nakazu „droga dla rowerów” lub „droga dla rowerów i pieszych”. Takie przepisy są określone - i to nieprecyzyjnie - w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (D.U.99.43.430 z późn. zm.), które ma jednak zastosowanie wyłącznie przy projektach budowlanych i tylko w pasie drogi publicznej.</p> <p>Tymczasem zgodnie z obowiązującym w Polsce prawem budowa dróg dla rowerów jest możliwa także poza pasem drogi publicznej. Tam rozporządzenie w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne nie ma zastosowania. Możliwe i często spotykane jest również wyznaczanie dróg dla rowerów lub rowerów i pieszych (także w pasie drogi publicznej) wyłącznie znakami drogowymi, w trybie organizacji ruchu (bez projektu budowlanego). Także w tym przypadku rozporządzenie określające szerokość drogi dla rowerów nie ma zastosowania.</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>W konsekwencji proponowany przepis może zmuszać pieszych poruszających się na „urządzeniach transportu osobistego” do poruszania się po drogach dla rowerów o szerokości poniżej 1,0 m, choć jednocześnie zabrania tym samym pieszym poruszania się po chodnikach i poboczach o szerokości 2,0 m (zgodnie z proponowanym przepisem chodniki muszą mieć co najmniej 2,5 m szerokości aby dopuszczalny był na nich ruch pieszych poruszających się inaczej, niż pieszo).</p> <p><i>Naszym zdaniem należy również zbadać wpływ wprowadzenia w art. 2 ustawy nowej definicji w punkcie 48a) na obecny przepis punktu 46) definiującego motorower jako „pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub w silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;”.</i></p> <p>Naszym zdaniem kolizja proponowanego ust. 48a) z obowiązującym ust. 46) może powodować, że część motorowerów z napędem elektrycznym będzie wprowadzana na rynek z pominięciem homologacji typu i używana bez dopełnienia obowiązku rejestracji, przeglądu technicznego i wymaganych uprawnień właśnie jako „urządzenia transportu osobistego”, przez wprowadzenie „konstrukcyjnego” (w istocie - jedynie oprogramowaniem komputera sterującego napędem) ograniczenia prędkości do 25 km/godz. Ponieważ nie będą podlegały obowiązkowym przeglądom technicznym, niemożliwa będzie w praktyce weryfikacja czy „konstrukcyjne ograniczenie prędkości” nie zostało usunięte lub zmienione.</p> <p>Wprowadzenie przepisu art. 2 pkt 48a) w proponowanym brzmieniu budzi też wątpliwości w kontekście obowiązującego przepisu art. 2 pkt. 45) definiującego motocykl jako „pojazd samochodowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm³, dwukołowy lub z bocznym wózkiem - wielośladowy; określenie to obejmuje również pojazd trójkołowy o symetrycznym rozmieszczeniu</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>kół;”. Zgodnie z tą definicją motocykl nie może mieć napędu elektrycznego, jedynie spalinowy. Przy „konstrukcyjnym” ograniczeniu prędkości do 25 km/godz. istnieje ryzyko - jak w przedyskutowanym wyżej przypadku motorowerów - wprowadzania na rynek i używania motocykli z napędem elektrycznym (w tym - ogromnej mocy) z pominięciem homologacji typu, rejestracji, ubezpieczenia i bez spełnienia innych obowiązków, wynikających z obowiązujących przepisów prawa.</p>	
		Komendant Straży Miejskiej Miasta Krakowa	<p>Straż Miejska Miasta Krakowa zwraca się z prośbą o wyjaśnienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Czy definicja „urządzenie transportu osobistego” obejmuje również tzw. „trójkołowce” czyli urządzenia trójkołowe posiadające dwie osie napędzane silnikiem elektrycznym. 2. Jaki jest powód, że projekt nie przewiduje zastosowania przepisów art. 11 ustawy dotyczących poruszania się w strefach zamieszkania do „urządzeń transportu osobistego”, skoro może to spowodować sytuację w której zgodnie z obowiązującymi przepisami na jezdni lub chodniku znajdującym się w strefie zamieszkania będą jednocześnie poruszały się dzieci do lat 7 bez opieki dorosłych i osoby poruszające się segwayami mogącymi rozwijać prędkość 25 km/h. Czy z uwagi na powyższe nie należałoby zmienić brzmienia art. 11 ust.5 z proponowanego „Przepisów ust. 1-4b nie stosuje się w strefie zamieszkania” na zapis „Przepisów ust. 1-4a nie stosuje się w strefie zamieszkania”. 3. Jaka prędkość należy rozumieć pod znajdującym się w projekcie określeniem „prędkość pieszego”, oraz w jaki sposób ta prędkość ma być weryfikowana. Zapis użyty w projekcie wydaje się nieprecyzyjny i udowodnienie w postępowaniu przed sądem, że osoba używająca „urządzenia transportu osobistego” poruszała się szybciej niż np. pieszy uprawiający jogging będzie praktycznie niemożliwe bez przedstawienia pomiaru prędkości. 	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu</p>
	Art. 1 pkt 2 lit. g (art. 2 pkt 50a i	Ogólnopolskie Stowarzyszenie	Na wstępie podkreślamy, iż zaproponowana treść nowej definicji „modułu przyczepy” jest wadliwa, albowiem w swoje treści zawiera	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	50b)	Pracodawców Transportu Nienormatywnego	<p>pojęcie „osi niezależnych”, które pomimo starań OSPTN na etapie nowelizacji rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów w 2015 roku, nie została wdrożona do polskiego porządku prawnego. Definiowanie „modułu przyczepy” przy użyciu nieistniejącej definicji „osi niezależnych” przysporzy ogromnych problemów interpretacyjnych i praktycznych w czasie obowiązywania projektowych przepisów. W związku z powyższym niezbędne jest wdrożenie nowej definicji „osi niezależnej”, która stanowić będzie podstawę dalszych prac i tworzenia dalszych definicji.</p> <p>Na tym etapie konsultacji społecznych OSPTN postuluje wdrożenie następujących punktów:</p> <p>„50a) wózek modułowy - pojazd posiadający co najmniej jedną oś o zawieszeniu niezależnym w jednej linii, umożliwiającą połączenie z kompatybilnymi wózkami modułowymi;</p> <p>50b) Łabędzia szyja - urządzenie służące do połączenia wózka modułowego z ciągnikiem siodłowym i przenoszącym część obciążenia na siodło,</p> <p>50c) Wózek dolly - pojazd jedno lub kilkuosiowy wyposażony w urządzenie sprzęgające do podpierania naczepy kategorii O lub ładunku,</p> <p>50d) wózek nadążny - przyczepa połączona z pojazdem modułowym, wózkiem doity lub ciągnikiem siodłowym poprzez ładunek,</p> <p>50e) pojazd modułowy - przyczepa składająca się z jednego lub więcej wózków modułowych, wózka nadążnego lub wózka doity, połączonych ze sobą konstrukcyjnie lub ładunkiem, przenosząca część obciążenia na ciągniki siodłowy poprzez łabędzią szyję lub połączona z ciągnikiem balastowym poprzez</p>	<p>Proponowane zapisy wykraczają poza zakres projektowanej ustawy. Ewentualne zmiany we wskazanym zakresie będą przedmiotem analizy i ewentualnego uregulowania w odrębnej nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>dyszel, przeznaczona do przewozu ładunków niepodzielnych.</p> <p>Uzasadnienie dodatkowe</p> <p>Wdrożenie nowych definicji części składowych przyczep modułowych jest niezbędne, aby później na etapie rejestracji, możliwości konfigurowania oraz obliczania dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu móc w pełni wykorzystywać możliwości technologiczne tego typu sprzętu. Skoro ustawa o ruchu drogowym precyzuje czym różni się czterokołowiec od czterokołowca lekkiego, motocykl od motoroweru to jest rzeczą niezwykle zaskakującą i krzywdzącą, iż sprzęt o wartości nawet 1 mln € nie zasługuje w oczach polskiego ustawodawcy na rzetelne, precyzyjne i kompleksowe zdefiniowanie. Stosowanie tego samego nazewnictwa np. „przyczepa” do standardowych, nie posiadających osi skrętnych i nie posiadających zawieszenia wahadłowego pojazdów oraz do najbardziej zaawansowanych technologicznie pojazdów do przewozu ładunków ponadgabarytowych jest w praktyce tworzeniem barier biurokratycznych w zakresie wykorzystywania nowoczesnej myśli technologicznej. Jeśli nie zostanie wprowadzone <i>lex specialis</i> w zakresie składników przyczep modułowych, dojdzie do uniemożliwienia obliczenia dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, sprzeczne z prawem okaże się łączenie przystosowanych do tego wózków modułowych z różnego rodzaju dodatkowym wyposażeniem. Zwracamy w tym miejscu uwagę, iż możliwości konfiguracyjne przyczep modułowych, poprzez dodawanie kolejnych wózków modułowych, wózków doity lub wózków nadążnych są tak duże, że masa całkowita pojazdu może wzrastać z kilkunastu do nawet kilkuset ton. Bez szczegółowych i dedykowanych regulacji prawnych sprzęt wykorzystywany przy największych publicznych inwestycjach, jak chociażby budowa bloków energetycznych, infrastruktury drogowej i kolejowej, będzie nadal w konflikcie z wadami i brakami legislacyjnymi.</p> <p>W całej Unii Europejskiej producenci oraz użytkownicy sprzętu</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>specjalistycznego operują nazwami „wózek modułowy”, „łabędzia szyja”, „wózek doły”, „wózek nadażny” dlatego zasadnym jest kontynuowanie tej nomenklatury w Polsce. Ustawodawca polski nie powinien blokować rozwoju legislacyjnego tylko z tego powodu, że fachowe nazewnictwo w danej branży, jak chociaż „łabędzia szyja”, może wydawać się zbyt kolokwialne dla kogoś kto nie zna szczegółów i realiów transportu nienormatywnego. Podobnie jak inne definicje np. VIN, tak podane powyżej nazwy należy traktować jako nazwy własne, stosowane na całym świecie i pomimo, iż brzmienie słów „wózek doły” wydaje się pojęciem nie związanym z transportem drogowym, to każdy kto ma jakiegokolwiek doświadczenie w transporcie ponadgabarytowym wie, że jest to definicja powszechnie przyjęta na całym świecie. Brak tej nomenklatury w obecnym stanie prawnym jest potwierdzeniem jak bardzo polskie prawo odbiega od rzeczywistości i możliwości technologicznej.</p> <p>Wózek modułowy - mając na uwadze, iż pojazd ten wyposażony jest w osie skrętne, niezależne zawieszenie, możliwość łączenia z innymi wózkami modułowymi, łabędzią szyją lub dyszlem z innym pojazdem, co całościowo spowoduje utworzenie przyczepy modułowej, nie można poprzestać na ogólnikowych, nieprecyzyjnych i niewyróżniających dwóch definicjach „moduł przyczepy” oraz „przyczepa modułowa”. W praktyce powstanie bowiem problem czym jest łącznik pomiędzy ciągnikiem siodłowym a modułem przyczepy, czym jest kilkuosiowy pojazd na którym spoczywa tylna część ładunku stanowiącego zarazem połączenie przednich i tylnych wózków. Dlatego też w zakresie wózka doły, niezbędne jest stworzenie tej definicji, albowiem bardzo rzadko tego typu urządzenie występuje w wyposażeniu z osiami niezależnymi. Pominięcie tej definicji (zgodnie z treścią pierwotnego projektu) spowoduje, iż dojdzie do sprzeczności, w której wózek doły - choć w praktyce stosowany w przyczepach modułowych, formalnie nie będzie stanowił części składowej przyczepy</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>modułowej, albowiem nie będzie mógł być uznany za „moduł przyczepy” z racji braku osi niezależnych. Z tego powodu definicja pojazdu modułowego zaproponowana przez OSPTN została poszerzona o - „wózka nadążnego lub wózka doity, połączonych ze sobą konstrukcyjnie lub ładunkiem niepodzielnym” i jest konieczna, aby różnorodny osprzęt do przewozu ładunków niepodzielnych był zdefiniowany i zalegalizowany w Polsce. Z kolei doprecyzowanie, iż tylko ładunek niepodzielny może być łącznikiem pomiędzy przednim wózkiem modułowym a wózkiem nadążnym, uniemożliwi stosowanie tzw. mega trailerów oraz korzystanie z tego typu sprzętu do przewozu np. drewna z lasu.</p> <p>Apelujemy także, aby nie próbować tworzenia 'lepszej rozwiązań' niż przez lata wypracowała cała branża transportu nienormatywnego. Skoro w całej Europie producenci, przewoźnicy, spedytorzy, nadawcy i organy kontrolne przywykły do stosowania nazw typu wózek modułowy, łabędzia szyja czy wózek nadążny, to nie widzimy powodu dla którego akurat w Polsce mielibyśmy korzystać z własnych, nieprecyzyjnych, sprzecznych z praktyką zwrotów i nazewnictwa.</p>	
		Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	<p>Przy wprowadzeniu definicji pojazdu modułowego należałoby uwzględnić szczególną specyfikę możliwości łączenia wielu pojazdów przy przewozach nienormatywnych. Wyrażamy wątpliwość, czy zaproponowane nowe definicje w pełni obejmą wykorzystywane w przewozach nienormatywnych różne rodzaje pojazdów i kombinacji pojazdów oraz urządzeń służących do ich łączenia. Powinny pojawić się szczegółowe procedury przeprowadzania badań technicznych pod kątem tych pojazdów, dostosowane do szczególnych właściwości tych pojazdów. Ważnym elementem byłaby możliwość dopuszczenia przez ministra właściwego do spraw transportu wdrożenia programów pilotażowych w zakresie testów i wykorzystania nowych technologii w transporcie drogowym np. wykorzystania nowoczesnych środków</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Ewentualne zmiany we wskazanym zakresie będą przedmiotem analizy i ewentualnego uregulowania w odrębnej nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>przewozowych o zwiększonej ładowności (np. European Modular Concept) lub systemów związanych z pojazdami autonomicznymi.</p> <p>W celu ułatwień w definiowaniu niepodzielności ładunku i ujenolicenia różnych interpretacji warto by było dodać zapis o tym, że w przypadku przewozu ładunku niepodzielnego można tym samym pojazdem przewozić inne ładunki niepodzielne i podzielne, które są elementami tych ładunków niepodzielnych i które nie spowodują przekroczenia pozostałych parametrów pojazdu: wymiarów, dopuszczalnych mas i nacisków.</p>	
	Art. 1 pkt 2 lit. m (art. 2 pkt 82)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Proponujemy zapis uproszczony „82) tramwaj - pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy - przystosowany do poruszania się po torach tramwajowych;”,	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Przyjęto następującą definicję: „tramwaj - pojazd szynowy przystosowany do uczestniczenia w ruchu drogowym.”
		Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	<p>nowa definicja tramwaju:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pozostaje w definicji sformułowanie „przeznaczony do przewozu osób i rzeczy”, co powoduje, że pojazdy specjalistyczne przeznaczone do utrzymania torów i sieci trakcyjnej (podbijarki, szlifierki, drezyny inspekcyjne itp.) nie są w świetle tej definicji tramwajami. Dotyczy to między innymi pojazdu typu CSW44.01 jak i pojazdu typu WMS-02L, które nie są przeznaczone do przewozu osób lub rzeczy lecz do wykonywania czynności utrzymania bądź naprawy odpowiednio nawierzchni torowej i sieci trakcyjnej, a których sprawa badań technicznych była podnoszona w piśmie Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nr TD-5ms-0781-It/13 z dnia 23 lipca 2013 r.; - definicję tramwaju rozszerzono o pojazdy z napędem spalinowym - wobec tego należy odpowiednie zapisy dotyczące takiego 	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>tramwaju umieścić w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 maja 2013 r. w sprawie homologacji typu tramwajów i trolejbusów (Dz. U. z 2015 r. poz. 38) - w szczególności §5 pkt 1 lit. a tiret trzecie podwójne tiret drugie, §5 pkt 1 lit. b tiret trzecie, ósme i jedenaste, Załącznik nr 6 - w punktach: 0 Dane ogólne, 2 Układ napędowy, 7 Układ hamulcowy, 17 Układ jazdy autonomicznej, nowy punkt dotyczący spalinowego silnika trakcyjnego;</p> <p>- niewłaściwa konstrukcja definicji tramwaju - jako pojazdu poruszającego się po torach tramwajowych, co przy braku zdefiniowania co to są tory tramwajowe niczego nie określa jednoznacznie;</p> <p>Instytut już w 2005 roku proponował definicję pojęcia „tramwaj” uwzględniającą istotę tramwaju jako pojazdu szynowego dostosowanego pod względem konstrukcyjnym, wyposażenia oraz parametrów eksploatacyjnych do brania udziału w ruchu drogowym, bez względu na rodzaj napędu oraz przeznaczenie - brzmiała ona następująco: tramwaj - pojazd szynowy przystosowany do uczestniczenia w ruchu drogowym. W przypadku przyjęcia definicji w tym brzmieniu należy pamiętać o konieczności uzupełnienia rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 2011 nr 65 poz. 344) o zapisy odzwierciedlające wyposażenie i parametry istniejących obecnie pojazdów przeznaczonych do utrzymania infrastruktury.</p>	
		Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	<p>... definicja tramwaju w brzmieniu zaproponowanym w niniejszym projekcie ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym budzi pewne wątpliwości:</p> <p>Pozostawienie w zaproponowanej definicji sformułowania „przeznaczony do przewozu osób i rzeczy” oznacza, że nadal pojazdy specjalistyczne przeznaczone do utrzymania torów i sieci trakcyjnej (np. dreżyny inspekcyjne, odśnieżarki, szlifierki itp.) nie będą jednoznacznie</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Przyjęto następującą definicję: „tramwaj - pojazd szynowy przystosowany do uczestniczenia w ruchu drogowym.”</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>traktowane jako tramwaje. Rodzi to szereg wątpliwości natury prawnej, związanej z interpretowaniem praw takiego pojazdu w ruchu drogowym. Na dzień dzisiejszy te pojazdy nie są podlegają obowiązkowi badań okresowych, choć większość firm komunikacyjnych takie badania przeprowadza.</p> <p>Proponujemy wykreślenie sformułowania „przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy”. Jeśli jednak wnioskodawca uzna, że w definicji powinno określić się przeznaczenie tramwaju, to do zaproponowanej w projekcie ustawy definicji proponujemy dodać sformułowanie: „przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy, a także pojazd przystosowany do utrzymania infrastruktury tramwajowej”.</p>	
	Art. 1 pkt 2 lit. n (pkt 86 lit. b)	Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	<p>W ocenie TDT doprecyzowania wymaga definicja „badania technicznego” zawarta w art. 1 pkt 2 lit. n). Otóż brzmienie dodanego pkt 86 lit. b) odnoszące się do upoważnionego pracownika TDT może być interpretowane w ten sposób, iż ww. upoważniony pracownik posiada możliwość wykonywania badań technicznych tylko w infrastrukturze właściciela lub posiadacza tramwaju lub trolejbusu. Dlatego dla uniknięcia niejasności warto uściślić, że upoważniony pracownik TDT przeprowadza badanie techniczne na stacji kontroli pojazdów TDT oraz w przypadku tramwaju albo trolejbusu w infrastrukturze właściciela lub posiadacza pojazdu.</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 2 lit. n (pkt 86 lit. b) w powiązaniu z art. 1 pkt 15 lit. a (art. 82 ust. 7)	Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	<p>badanie techniczne wykonuje się w infrastrukturze właściciela lub posiadacza tramwaju albo trolejbusu.</p> <p>Zapis ten nie ma uzasadnienia merytorycznego i nie odzwierciedla potrzeb właścicieli (posiadaczy) tramwajów' i trolejbusów. Nie każdy właściciel (posiadacz) tramwaju ma w swojej gestii infrastrukturę tramwajową. Instytut wykonywał już badania takich wagonów - np. tramwaj techniczny, którego właścicielem było WPRD Gravel zbadany był na infrastrukturze ZKM Gdańsk, tramwaj techniczny, którego właścicielem była ZUE SA zbadany był na infrastrukturze MPK Kraków, zabytkowe tramwaje własności Towarzystwa Miłośników Wrocławia i Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego badane są w infrastrukturze</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Badania techniczne tramwajów i trolejbusów będą wykonywane przez wyspecjalizowanych pracowników TDT.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			MPK Wrocław, itd. Ponadto zapis taki uniemożliwi wykonanie badania technicznego trolejbusu - przecież te badania w części mechanicznej wykonuje się poza siecią trolejbusową, na stacji kontroli pojazdów, która przecież do infrastruktury właściciela czy posiadacza trolejbusu nie należy. Projektowany Art. 82 ust. 7 powinien brzmieć następująco: 7. Badanie techniczne tramwaju oraz trolejbusu w części elektrycznej jest przeprowadzane w odpowiedniej infrastrukturze, spełniającej warunki określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 9.	
	Art. 1 pkt 2 lit. n (pkt 86 i 87)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Proponujemy skrócić obydwie zapisy do formy: 86) badanie techniczne - zespół czynności kontrolnych wykonywanych na podstawie przepisów prawa sprawdzających spełnianie przez pojazd odpowiednich warunków lub wymagań technicznych; 87) diagnosta - osobę fizyczną uprawnioną na podstawie przepisów prawa do wykonywania badania technicznego.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Proponowane zapisy należy uznać za nieprecyzyjne.
	Art. 1 pkt 4 lit. a (art. 20 ust. 1)	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	Według projektu ustawy w art. 20 upród ma zmienić się dopuszczalna prędkość w obszarze zabudowanym. Rozumiemy, że generalnie z punktu widzenia BRD obniżanie prędkości może prowadzić do zmniejszenia ilości i skutków wypadków drogowych, jednak w przypadku godzin nocnych i sporadycznego ruchu na drogach ta generalna zasada nie będzie miała zastosowania. Uważamy, że stan obecny, czyli możliwość poruszania się pojazdami w godz. 23.-5.00 z prędkością 60 km powinien być zachowany.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Projektowane przepisy dotyczące prędkości pojazdu zostały usunięte z projektu.
		Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA	Proponowany art. 60 ust. 2 pkt 6: „6) używania pojazdu oznaczonego w sposób nieodpowiedni do przewożonego ładunku” należy zastąpić zapisem: „6) używania pojazdu nieoznaczonego w sposób wymagany do przewożonego ładunku lub osób”. Dotychczasowa propozycja przepisu nie przewiduje sytuacji, gdy pojazd w ogóle nie posiada wymaganego oznakowania - a jest to sytuacja nagminna, zwłaszcza przy przewozach towarów niebezpiecznych w sztukach przesyłki (tablice barwy pomarańczowej) lub towarów niebezpiecznych pakowanych w ilościach ograniczonych	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Regulacja wykracza poza implementowaną materię.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			(znak LQ). Należy również uwzględnić oznakowanie pojazdów przy przewozie określonych grup osób - np. przewóz dzieci.	
		Stowarzyszenie Komisów.pl	Kolejnym punktem ustawy do którego mamy zastrzeżenia, jest art. 60 mówiący o tym co jest zabronione, a dokładnie dodany punkt 6 o treści: „używania pojazdu oznaczonego w sposób nieodpowiedni do przewożonego ładunku.” Naszym zdaniem, punkt ten jest niedostatecznie określony i pozostawia wiele możliwości nadinterpretacji. Np. samochód oznakowany jako „pomoc drogowa” przewożący prawidłowo zabezpieczoną deskę, lub inny bagaż nie mający nic wspólnego z motoryzacją. Transport taki, naszym zdaniem nie stwarza niebezpieczeństwa w ruchu drogowym, a prowadzący taki pojazd może zostać pociągnięty do odpowiedzialności w związku z tym artykułem.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	<p>Stanowczo postulujemy usunięcie w całości art. 62 ust. 4b, ewentualnie wnosimy o zmianę treści art. 62 ust. 4b na następującą:</p> <p>„4b. Przejazd zespołu pojazdów:</p> <p>1) złożonego z liczby pojazdów większej niż określona w ust. 4, wymaga zezwolenia o którym mowa w art. 64d; nie dotyczy pojazdu modułowego”</p> <p>Uzasadnieniem powyższego stanowiska jest fakt, iż ruch pojazdów nienormatywnych, czyli takich, które przekraczają swoimi wymiarami, masą całkowitą lub naciskami osi dopuszczalne normy, możliwy jest wyłącznie po uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia wymienionego w art. 64 PRD. Oznacza to, iż do dnia dzisiejszego ustawodawca uzależniał obowiązek uzyskania zezwolenia od realnego przekroczenia norm w zakresie wymiarów, masy lub nacisków osi. Zupełnie niezrozumiałe, sprzeczne z logiką oraz założeniami systemu zezwoleń na przejazd pojazdami nienormatywnymi jest treść art. 62. Ust. 4b, która w żaden sposób nie jest powiązana z realnymi wymiarami zespołu pojazdu, a jedynie z ilości tworzących go pojazdów.</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>W przypadku pojazdów modułowych, które z racji swojego konstrukcyjnego zastosowania, zawsze składają się z co najmniej 2 lub 3 części składowych (np. ciągnik siodłowy + łabędzi szyja + wózek 2 osiowy + pokład + wózek 4 osiowy) dojdzie do pokrzywdzenia użytkowników tego typu sprzętu, tylko ze względu na ilość składowych wchodzących w całość przyczepy modułowej. Dzięki doprecyzowaniu „nie dotyczy pojazdów modułowych” unikniemy bezpodstawnego obowiązku prawnego uzyskania zezwolenia jednorazowego dla zespołu pojazdu, który bez problemu mieści się w warunkach kat. III, ale składa się z kilku części. Pozostawienie projektowanego przepisu bez wyłączenia pojazdów modułowych, będzie zaprzeczeniem zmian w zakresie stałych zezwoleń na przejazd pojazdami nienormatywnymi jakie weszły w życie w 2012 roku.</p>	
		Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	<p>W art. 1 punkcie 5 projektu ustawy proponuje się zmianę art. 62 ust 4b. Uważamy, że w tej zmianie powinno dopuścić się możliwość poruszania zespołu pojazdów składających się z wielu pojazdów składowych na podstawie zezwoleń kategorii III-VI.</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 7 (art. 64e ust. 1 pkt 1a)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	<p>OSPTN jest głównym w Polsce przedstawicielem firm świadczących usługi podnoszenia ładunków dźwigami oraz żurawiami samojezdnymi. Zaproponowana treść art. 64e w ust. 1a oceniamy bardzo korzystnie, która odzwierciedla rzeczywistość technicznych warunków żurawi samojezdnych oraz umożliwi legalne przemieszczanie dźwigów pomiędzy miejscami świadczenia usług. Mając na uwadze zgodność treści polskiego prawa z unijnymi regulacjami, postulujemy niewielką zmianą literalną z „żuraw samochodowy” na „żuraw samojezdny”</p> <p>Postulujemy zmianę w art. 64e w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a) pojazdu specjalnego - żuraw samojezdny, w zakresie</p>	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z nowego zapisu art. 64e ust. 1 pkt 1a.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>nacisku osi do 12 t;";</p> <p>Powyższy, jakże korzystny i długo oczekiwany zapis jest ogromnym krokiem w przód i ułatwieniem dla branży dźwigowej. Postulujemy jednak wykonanie kolejnego kroku, który pozwoli na przemieszczanie się żurawi samojezdnych o masie całkowitej powyżej 60 ton na zasadach zbliżonych do reguł obowiązujących w krajach Europy Zachodniej. W tym celu postulujemy stworzenie nowej grupy zezwoleń stałych, dostępnych wyłącznie dla żurawi samojezdnych, których wymiary i konstrukcyjna masa całkowita uniemożliwia uzyskanie zezwoleń długoterminowych. Z uwagi jednak na wolę nieblokowania procedowania nad tematem przewodnim niniejszego projektu (badania techniczne), OSPTN wystąpi do odpowiednich organów państwowych w celu przygotowania systemowych zmian w zakresie stworzenia nowej kat. VIII dla pojazdów specjalnych - żuraw samojezdny.</p> <p>Pojazd modułowy samojezdny, podobnie jak przyczepy modułowe powinny być precyzyjnie i profesjonalnie opisane w rozporządzeniu o warunkach technicznych pojazdów, aby regulacje prawne nie były ograniczeniem technologicznych możliwości tego typu sprzętu. Kompleksowe propozycje nowelizacji rozporządzeń zostaną zaproponowane na kolejnym etapie konsultacji w zakresie aktów wykonawczych.</p>	
	Art. 1 pkt 8 lit. c (art. 66 ust. 3a i 3b)	Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	ustawowy wymóg posiadania przez pojazd uczestniczący w ruchu cechy identyfikacyjnej kłóci się z zapisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 2011 nr 65 poz. 344), gdzie wymogu wyposażenia tramwaju w numer rozpoznawczy z §4 ust. 1 pkt 1 lit d zgodnie z § 22 ust. 1 nie stosuje się do tramwaju wyprodukowanego przed dniem 1 stycznia 2000 r. W praktyce, na podstawie badań technicznych wykonanych przez nasz Instytut w ciągu ostatnich dwóch lat, można stwierdzić, że	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisów dotyczących cechy indywidualnej.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>około 8 % tramwajów nie posiada żadnej cechy identyfikacyjnej, natomiast tylko 20 % posiada cechę identyfikacyjną w pełnym zakresie (w dokumentacji, na tabliczce znamionowej oraz naniesioną na elementy nadwozia). Powyższe wynika z faktu, że procedura homologacji typu tramwajów została wdrożona dopiero w 1999 roku a wcześniej, w latach 1984 - 1998 badania dopuszczające do ruchu przeprowadzane były na podstawie zarządzenia Ministra Administracji i Gospodarki Przestrzennej z dnia 20 sierpnia 1984 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów oraz zakresu ich wyposażenia (M. P. Nr 23, poz. 161), w którym nie było wymogu umieszczenia cechy identyfikacyjnej na nadwoziu. Wobec tego w art. 1 pkt 8 lit d proponujemy zapis:</p> <p>„3b. Przepisu ust. 3a nie stosuje się do pojazdu zaprzęgowego, roweru, wózka rowerowego, wózka inwalidzkiego oraz tramwaju wyprodukowanego przed dniem 1 lipca 2011 r.”</p> <p>W innym przypadku należy zmienić treść zapisu art. 1 pkt 9 lit c - dotyczącym art. 66a ust. 2 - w którym należy przewidzieć możliwość nadania cechy identyfikacyjnej tramwajowi, który jej nie posiada, a także uwzględnić powyższe w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie szczegółowego sposobu oraz trybu nadawania i umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych.</p>	
	<p>Art. 1 pkt 8 lit. c (art. 66) w powiązaniu z uzasadnieniem</p>	<p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)</p>	<p>Należy zauważyć, że dyrektywa Rady nr 92/24/EWG jest już dawno uchylona!</p> <p>Uchylenie wynika z: ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych Obowiązująca dyrektywa dla ograniczników: DYREKTYWA 2007/46/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Podczas implementacji przedmiotowa dyrektywa 92/24/EWG została nieprawidłowo uwzględniona w ustawie Prawo o ruchu drogowym. Stałe wyłączenia z obowiązku wyposażenia w ogranicznik prędkości trafiły do przepisów przejściowych (nie do ustawy). Obecnie należy skorygować błąd legislacyjny poprzez wpisanie tego do ustawy Prawo o ruchu drogowym.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów Należy zauważyć, że wreszcie unormowano w jaki ogranicznik ma być wyposażony ciągnik samochodowy.	
	Art. 1 pkt 9 (art.66a ust. 2)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Uważamy, że jest to bardzo dobre posunięcie, zwłaszcza, że TDT jest organem homologacyjnym. Jednakże naszym zdaniem powinno być dookreślone, że nr ten jest 17 znakowy oraz w decyzji są określone MMC pojazdu, DMC zespołu pojazdów, naciski na oś. W związku z powyższym powinien ulec zmianie wzór Tabliczki Znamionowej Zastępczej. Niestety uważamy, że Dyrektor TDT powinien wydawać tylko decyzję, a wykonywać ją powinny dalej SKP. ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w drodze decyzji administracyjnej nadaje za opłatą, unikalny numer rozpoznawczy wskazując podstawowe dane techniczne pojazdu, na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, w przypadku pojazdu: ...”	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> W zakresie szczegółowych zapisów dotyczących numeru rozpoznawczego – wykracza poza zakres projektowanej ustawy. Ewentualne szczegółowe rozwiązania w proponowanym zakresie zostaną rozważone do procedowania w odrębnym projekcie zmian przepisów. Uwaga uwzględniona w zakresie umieszczania numerów rozpoznawczych przez skp wskazane przez Dyrektora TDT.
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	W nawiązaniu do zmian w art. 66a proponujemy aby dyrektor TDT poza możliwością nadania numeru rozpoznawczego, uzyskał w uzasadnionych przypadkach możliwość wydania decyzji zezwalającej na przywrócenie/ponowne umieszczenie numeru VIN przez producenta pojazdu. Nadanie nowego numeru rozpoznawczego bez możliwości przywrócenia oryginalnego numeru VIN powoduje niemożliwość identyfikacji pojazdu przez producenta, prześledzenia jego historii, a także uniemożliwia wezwanie pojazdu do akcji naprawczej.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Propozycja wykracza poza zakres projektowanej ustawy.
		Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	Kolejna sprawa to, jakie jest ratio legis wprowadzenie nowych zasad nadawania i umieszczania cech identyfikacyjnych pojazdów. Obecny system działa dobrze nie ma negatywnego orzecznictwa w tych sprawach nie generują procedury przestępczego w celu legalizacji aut pochodzących z kradzieży. Proponowana zmian to duże utrudnienia dla obywatela starającego się o nabicie cechy identyfikacyjnej. Dotychczas te sprawy są wykonywane w starostwie, natomiast po wejściu w życie	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Podjęto decyzję o przekazaniu kompetencji w zakresie nadawania i umieszczania numeru rozpoznawczego Dyrektorowi TDT oraz stacjom TDT. Należy podkreślić, że zgodnie z

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ustawy, właściciel pojazdu będzie zmuszony do przejechania niekiedy ponad 100 km do siedziby oddziału TDT po decyzję, a następnie na SKP prowadzoną przez TDT (przypuszczalnie na terenie województwa będzie jeszcze przez dłuższy okres czasu tylko jedna taka stacja). Zmiana zakłada również znaczny wzrost ceny za wydanie decyzji na nabicie cechy identyfikacyjnej. Wniosek z proponowanej zmiany jest tylko jeden trzeba znaleźć zajęcie dla stacji TDT i dodatkowe finansowanie. Od prawie 10 lat żadna władza nie interesowała się warunkami ekonomicznymi prowadzenia SKP, natomiast opłaty za badania techniczne pozostają niezmienione przez ten okres, pomimo zasadniczych zmian w uwarunkowaniach ekonomicznych prowadzenia działalności (obowiązkowa wymiana i dozór techniczny urządzeń diagnostycznych, wzrost kosztów pracy, wzrost należności wobec Państwa, podatki opłaty środowiskowe itd.). Obecnie proponowane zmiany to dofinansowanie państwowych stacji (stacje TDT) przez prywatny sektor i obywateli. Wskazywanie, że Państwo zarobi na badaniach technicznych w skali roku około 50 ml. zł. to nic innego tylko błędne założenie do uzyskiwania dochodów budżetowych. Branża jest w wielu przypadkach niedoinwestowana i poważnie zadłużona w bankach i towarzystwach leasingowych poszukiwanie na SKP dochodów budżetu ponad powszechnie obowiązujące podatki i należności to bardzo zły sygnał dla przedsiębiorców prowadzących SKP.</p>	<p>dyrektywą 2014/45/UE, badania techniczne pojazdów wykonuje państwo, które ma również zapewnić odpowiedni poziom tych badań.</p>
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto - Transbud	<p>Nadawanie unikalnego numeru rozpoznawczego należy pozostawić w kompetencji starosty, a nabijanie tego numeru i umieszczanie tabliczek znamionowych na pojazdach powinno nadal odbywać się na stacjach kontroli pojazdów.</p> <p>Uzasadnienie: Proponowana zmiana ma negatywny wpływ na społeczeństwo i powoduje wzrost kosztów. Uzyskanie decyzji i nabicie numeru będzie o wiele bardziej czasochłonne, będzie wymagało wizyty w WTDT i SKP TDT. Obecnie te sprawy obywatel może załatwić w powiecie.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Podjęto decyzję o przekazaniu kompetencji w zakresie nadawania i umieszczania numeru rozpoznawczego Dyrektorowi TDT oraz stacjom TDT.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Art. 1 pkt 10 (art. 67)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	<p>Postulujemy zmianę w art. 67 (i następnych) słowa „zezwolenie” na „odstępstwo”:</p> <p>„Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, może w drodze decyzji administracyjnej, w indywidualnym, uzasadnionym przypadku wydać zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, zwane dalej „Odstępstwem”.”</p> <p>Uważamy, że użycie słowa „zezwolenie” w kontekście decyzji administracyjnej wydawanej przez Dyrektora TDT będzie wprowadzało adresatów w błąd. Mając na uwadze, iż ustawa o ruchu drogowym decyzję zarządcy drogi, umożliwiającą poruszanie się pojazdem nienormatywnym po drogach publicznych także nazywa „zezwoleniem”, będzie dochodziło do mylnego stawiania znaku równości pomiędzy zezwoleniem wydanym przez Dyrektora TDT, a zezwoleniem wydawanym np. przez GDDKIA. Dlatego postulujemy, aby decyzję administracyjną niezbędną do zarejestrowania pojazdu nazywać „odstępstwem”, a decyzję na faktyczne poruszanie się pojazdem nienormatywnym pod drogach publicznych „zezwoleniem”. Rozróżnienie tych dwóch pojęć powinno zwiększyć świadomość i poszanowanie prawa przez wnioskodawców.</p> <p>Konsekwencją powyższego jest zmiana literalna następnych przepisów, które zostały odpowiednio wyróżnione w załączniku do niniejszego pisma.</p> <p><u>Postulujemy zmianę treści w art. 67 ust. 4 pkt. 3, który otrzymuje brzmienie:</u></p> <p><i>„zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym wskazujące, których warunków technicznych pojazd nie spełnia; nie dotyczy pojazdów nienormatywnych,”</i></p> <p>Dodanie zwrotu „nie dotyczy pojazdów nienormatywnych” ma na celu usunięcie absurdu, w którym wymuszone jest poruszanie się niezarejestrowanym pojazdem nienormatywnym po drogach</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z nowego art. 67.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>publicznych (pojazd ten musi podstawić się do dyspozycji diagnosty), podczas gdy z góry wiadomo, że niezgodna z podstawowymi warunkami technicznymi pojazdu jest jedynie szerokość, długość lub dopuszczalna masa całkowita pojazdu. Innymi słowy z dokumentów technicznych producenta - jak chociażby dopuszczenie jednostkowe, wynika, które czynniki powodują konieczność uzyskania odstępstwa od warunków technicznych pojazdów i nie ma potrzeby, aby diagnosta potwierdzał, że szerokość podana w materiałach technicznych przez producenta, np. 3 m szerokości, rzeczywiście jest przekroczeniem standardowych warunków technicznych pojazdów, a tym samym nie spełnieniem badań technicznych. Diagnosty nie wykonują żadnej czynności sprawdzającej, a jedynie potwierdzają, iż np. 3 metry szerokości to za dużo, albowiem norma wynosi 2,55 m. Od oceny prawnych norm względem realnych wymiarów wskazanych w dokumentacji technicznej pojazdu powinien być organ wydający odstępstwo od warunków technicznych, a nie diagnosta w SKP. W chwili obecnej przewoźnik musi zapłacić za usługę diagnosty, którego praca sprowadza się do potwierdzenia, że dane podane przez producenta są prawdziwe i przekraczają dopuszczalne normy. Tą pracę powinien wykonywać urzędnik przyjmujący wniosek o odstępstwo od warunków technicznych pojazdów, bez konieczności poruszania się po drogach nienormatywnym i niezarejestrowanym na stałe pojazdem. Mając na uwadze konieczność uiszczenia opłaty w wysokości ponad 150 zł za z góry skazane na niepowodzenie 'badanie techniczne', uznajemy ten wymóg za absurdalny i przynoszący na przewoźników niczym nieuzasadnione koszty i wymogi.</p> <p><u>Postulujemy zmianę treści w art. 67 ust. 4 pkt. 5, który otrzymuje brzmienie:</u></p> <p>„Odstępstwo w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów pojazdu nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, o którym mowa w art. 64, o czym informuje się w</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>treści odstępstwa,”</p> <p>Dodanie zwrotu „o czym informuje się w treści odstępstwa” ma na celu jasne i klarowne poinformowanie wnioskodawcy o obowiązku uzyskania zezwolenia na poruszanie się takim pojazdem po drogach publicznych.</p> <p>Postulujemy zmianę treści w art. 67 ust. 4 pkt. 11, który otrzymuje brzmienie:</p> <p><i>„W okresie ważności promesy nie można odmówić udzielenia odstępstwa określonego w promesie, chyba że pojazd nie odpowiada warunkom określonym w promesie. W tym przypadku odstępstwo wydaje się w terminie 7 dni od daty złożenia wniosku.”</i></p> <p>Dodanie zwrotu „W tym przypadku odstępstwo wydaje się w terminie 7 dni od daty złożenia wniosku” ma na celu doprecyzowanie czasu w jakim Dyrektor TDT powinien wydać decyzję o odstępstwie od warunków technicznych pojazdów, gdy wnioskodawca legitymuje się promesą. Część członków OSPTN obawia się, że bez takiego zapisu osoby reprezentujące TDT mogą bezpodstawnie wydłużać czas wydania ostatecznej decyzji. Skoro wnioskodawca uzyskał promesę, samo wydanie odstępstwa powinno być kwestią „techniczną”, wykonywaną w krótkim okresie czasu.</p>	
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	W odniesieniu do nowego brzmienia art. 67, który przyznaje kompetencję TDT na wydawanie odstępstw od warunków technicznych, proponujemy doprecyzowanie przepisów dotyczących wydawaniu promesy odstępstwa. Nie bardzo rozumiemy jak ma funkcjonować, czy ma być to np. promesa dla danego typu pojazdu i gdy tylko producent w danym roku taki wyprodukuje z niejako z automatu uzyska odstępstwo od warunków technicznych dla tego pojazdu. Proponujemy także rozważnie wprowadzenia odstępstwa od warunków technicznych dla danego typu pojazdu dające np. możliwość zastosowania go w procedurze homologacji typu pojazdy w ramach małej serii krajowej,	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z nowego art. 67.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			bez konieczności każdorazowego występowania o odstępstwo dla każdego wyprodukowanego pojazdu.	
		Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL	Po ust. 2 dodane zostały ust. 3-14. Treść ust. 3-14 odnosi się do ust.1. Przedzielający ust. 2 i zawarta w nim treść (hamulce w pojazdach zaprzęgowych) nie dotyczy zakresu opisywanego w ust. 1 oraz 3 -14.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z nowego art. 67.
		Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	W przypadku wydania promesy do zezwolenia w zakresie mas, nacisków oraz wymiarów należałoby zdecydowanie skrócić okres na wydanie tego zezwolenia, normalnym trybem przewoźnik w drodze decyzji administracyjnej będzie musiał oczekiwać nawet 30 dni lub dłużej, co zdecydowanie naraża go na dodatkowe niepotrzebne koszty postoju, gdy pojazd będzie już w jego dyspozycji.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z nowego art. 67.
	Art. 1 pkt 11 (70y)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	...zmiana jest dosyć kontrowersyjna. Zakładając dostęp do danych homologacyjnych dla każdego diagnosty w Stacji Kontroli Pojazdów należałoby rozważyć czy zmiany wykonywane w ramach homologacji nie może badać jak dotychczas Okręgowa stacja Kontroli Pojazdów, natomiast zmiany wykraczające poza homologację powinny być jak najbardziej przeprowadzane przez upoważnione jednostki. Nie wolno tu zapominać o producentach pojazdów, którzy mogą wykonywać zmiany konstrukcyjne w ramach homologacji oraz wykraczające poza nią. Należy więc rozwiązać i ten problem.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dyrektor TDT będzie przystosowany do wykonywania specjalistycznych badań w zakresie zmian konstrukcyjnych pojazdów.
	Art. 1 pkt 11 (70y ust. 6)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	W naszej ocenie jest to zapis niepotrzebny i oczywisty. Ponieważ o wykonanie badanie wnioskuje właściciel pojazdu więc to on pokrywa koszty. Zapis powinien zostać wykreślony.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Niezbędne jest wskazanie podmiotu pokrywającego koszty w sposób niebudzący wątpliwości.
	Art. 1 pkt 11 (70y) (art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. f) w powiązaniu z	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W projektowanym art. 70y, 81 ust. 11 pkt 2 lit. f oraz 86 ust. 6 wprowadza się do systemu zmodyfikowane dodatkowe badanie techniczne pojazdu skierowanego przez starostę lub na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu w przypadku pojazdu w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dyrektor TDT będzie przystosowany do wykonywania specjalistycznych badań w zakresie zmian konstrukcyjnych pojazdów.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 4)		elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych. Badanie takie ma być przeprowadzane wyłącznie przez stację kontroli pojazdów prowadzoną przez Dyrektora TDT. Diagnosta wykonujący badania techniczne pojazdu nie ma dostępu do pełnej homologacji pojazdu i nie będzie mógł stwierdzić, kiedy sam może wykonać takie badanie, a kiedy powinno być one wykonane przez stację Dyrektora TDT. Kwestię tę należy zatem doprecyzować.	
	Art. 1 pkt 12 (art. 71 ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Uważamy, że nastąpiła tu nadinterpretacja zapisów dyrektywy i nie możemy znaleźć uzasadnienia dla tak daleko idącej zmiany w przepisach. Natomiast znaleźliśmy w Dyrektywie zapis, który to sankcjonuje w art. 10</p> <p>1. Stacja kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie zdolności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na jego terytorium, wydaje dla każdego pojazdu, który pozytywnie przeszedł takie badanie, poświadczenie na przykład w postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, naklejki, świadectwa lub jakiegokolwiek innej łatwo dostępnej informacji. Poświadczenie wskazuje termin, w jakim należy przeprowadzić następane badanie zdolności do ruchu drogowego.</p> <p>Proponujemy zapis o następującej treści:</p> <p>12) w art. 71:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„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 wraz z ważnym okresowym badaniem technicznym.</p> <p>W związku z powyższym można wykreślić pkt 1a, który traci podstawy w</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zaproponowano nowe brzmienie art. 71 ust. 1, uwzględniające dowód rejestracyjny jako dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu pojazdu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			zapropnowanym brzmieniu.	
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	<p>W odniesieniu do art. 71 ust. 1 uważamy, że uznanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu jako dokumentu stwierdzającego dopuszczenie do ruchu pojazdu jest krokiem wstecz. W świetle planowanego uznania systemu CEP i CEK za referencyjny i w związku z tym wykreśleniem obowiązku posiadania wszystkich dokumentów, wprowadzanie obowiązku posiadania kolejnego dokumentu w formie papierowej jest naszym zdaniem sprzeczne z tymi planami. Zgodnie z założeniami wystarczy posiadanie jednego dokumentu zawierającego numer PESEL i na tej bazie będzie możliwe zweryfikowanie w CEP i CEK informacji dotyczących uprawnień kierowcy i parametrów jego samochodu. Projekt ustawy nie wspomina o obowiązku elektronicznego przekazywania przez stacje kontroli pojazdów i gromadzenia przez uprawniony organ zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym wynikającym z art. 8 ust. 4 dyrektywy. Z żadnego zapisu art. 8 dyrektywy 2014/45/UE nie wynika obowiązek posiadania takiego dokumentu na co dzień. Dokument ten ma poświadczać przeprowadzenie badania technicznego pojazdu niezależnie od jego wyniku. Takie zaświadczenie ma zostać wystawione także w przypadku negatywnego wyniku badania technicznego pojazdu i dzięki temu także ma zapobiegać próbie przeprowadzenia go w innej stacji kontroli pojazdów, która okaże się bardziej liberalna i wystawi pozytywny wynik badania. W żadnym miejscu art. 8 dyrektywy 2014/45/UE nie ma wskazanego obowiązku posiadania takiego dokumentu przy np. przerejestrowywaniu pojazdu. Jest tylko mowa o konieczności uznania świadectwa wydanego w innym Państwie członkowskim. Ustawodawca zakłada nawet powstanie systemu elektronicznego systemu takich świadectw i ewentualne wydrukowanie takiego świadectwa właścicielowi pojazdu. Nie zgadzamy się ze stwierdzeniem, że w tym obszarze celem dyrektywy 2014/45/UE jest zmiana w zakresie dokumentów stwierdzających dopuszczenie do ruchu pojazdów. Gdyby to było celem regulacji zostałyby dokonane</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zaproponowano nowe brzmienie art. 71 ust. 1, uwzględniające dowód rejestracyjny jako dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu pojazdu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zmiany w dyrektywie 1999/37/WE.</p> <p>Do potwierdzenia i poświadczenia przeprowadzenia badania technicznego z pozytywnym wynikiem i określenia terminu następnego badania technicznego może posłużyć zgodnie z zapisami art. 10 dyrektywy 2014/45/UE, proponowana przez wspomnianą na wstępie grupę roboczą, odpowiednio zindywidualizowana naklejka na szybę, o której wspominaliście Państwo założeniach do ustawy. Może ona być np. dwuczęściowa i jedna część z datą kolejnego badania może być umieszczana na szybie, a druga kontrolna część w dowodzie rejestracyjnym. W ten sposób, poprzez usunięcie poprzedniej naklejki kontrolnej i naklejenie nowej nie będziemy zajmować dodatkowego miejsca w dowodzie rejestracyjnym – w dowodzie będzie tylko jedna naklejka. Natomiast w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu może być umieszczany numer naklejki jako potwierdzenie pozytywnego wyniku badania technicznego i w ten sposób odpowiednie służby będą mogły w elektronicznym rejestrze weryfikować dodatkowe szczegółowe dane dotyczące ostatniego badania technicznego. Oczywiście takie zaświadczenia powinny być także powiązane z numerem VIN pojazdu.</p> <p>Pragniemy zwrócić uwagę, że intencją twórców dyrektywy 2014/45/UE nie było tworzenie dodatkowych papierowych dokumentów niezbędnych do codziennego poruszania się samochodem, tylko udoskonalenie systemów badań technicznych w krajach członkowskich wraz z jednoczesną ich informatyzacją.</p> <p>Mając na uwadze powyższe proponujemy aby art. 71 ust. 1 miał następujące brzmienie:</p> <p><i>„art. 71 ust. 1. Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe zawierający poświadczenie pozytywnego wynik badania technicznego”</i></p>	
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie	Art. 71 ust. 1 - Dokumentem dopuszczającym do ruchu pojazd po drogach publicznych powinien być akt indywidualny oparty o kpa. To	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Szeferów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	<p>rodzi określone konsekwencje prawne dla właściciela z prawem do odwołania i sądu administracyjnego w przypadku jego odmowy. Takim aktem nie może być zaświadczenie wydane przez przedsiębiorcę (właściciela stacji kontroli pojazdów). Od zaświadczenia nie można się odwołać, nie można go zmienić ani wznowić postępowania, w wyniku którego je wydano. Dokumentem dopuszczającym pojazd do ruchu powinna być decyzja o rejestracji pojazdów w wyniku której wydaje się dowód rejestracyjny. Zaświadczenie wydane w wyniku pozytywnego badania technicznego potwierdza spełnienie li tylko warunków technicznych. Pojazd może poruszać się po drogach publicznych tylko gdy jest dopuszczony do ruchu i spełnia warunki techniczne posiadając ważne zaświadczenie.</p>	<p>Zaproponowano nowe brzmienie art. 71 ust. 1, uwzględniające dowód rejestracyjny jako dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu pojazdu.</p>
		Stowarzyszenie Komisów.pl	<p>Chcielibyśmy zwrócić uwagę, że wprowadzenie w art. 71 ust. 1 zapisu: „Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, (...) jest zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wraz z dowodem rejestracyjnym albo pozwoleniem czasowym(...) spowoduje, że samochody zarejestrowane czasowo zgodnie z art. 84 ust. 2. punkt 2) podpunkt c) w celu „przejazdu pojazdu związanego z koniecznością dokonania jego badania technicznego(...)” nie będą dopuszczone do ruchu.</p> <p>Naszym zdaniem należałoby zmienić zapis na: „Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, (...) jest zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wraz z dowodem rejestracyjnym albo pozwolenie czasowe(...)”, lub „Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, (...) jest pozwolenie czasowe lub zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wraz z dowodem rejestracyjnymi...”).</p> <p>Ponadto proponujemy zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym, zastąpić naklejką na numerach rejestracyjnych, tak jak jest w innych krajach Unii Europejskiej. Naklejka zawierać</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zaproponowano nowe brzmienie art. 71 ust. 1, uwzględniające dowód rejestracyjny jako dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu pojazdu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			powinna między innymi termin w jakim należy przeprowadzić następane badanie techniczne (odpowiedni zapis powinien znaleźć się również z art. 71 i innych). Rozwiązanie takie jest dopuszczalne zgodnie z art. 10 ust. 1 dyrektywy 2014/45/UE. Ułatwiłoby ono życie kierowcom którzy nie musieliby wozić przy sobie kolejnego dokumentu oraz policji i innym służbom ponieważ bez potrzeby zatrzymywania pojazdu mogliby w prosty sposób sprawdzić czy dany pojazd ma ważne badanie techniczne.	
	Art. 1 pkt 13 i 14) (art. 80b ust. 1 pkt 1 lit. a oraz art. 80o ust. 1 pkt 1 lit. b)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Nie wiemy czym podyktowana jest zmiana dotychczasowego zapisu: art. 80b w ust. 1 w pkt 1 lit. a. numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu, art. 80o w ust. 1 w pkt 1 lit. b numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu,	<u>Uwaga ogólna.</u> Zmiany są konsekwencją zmian przepisów wynikających z art. 1 pkt 2 lit. i-k projektu, propozycje te dokonują zmiany brzmienia przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu ustalonym przez ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Przechodząc do analizy artykułu 81 uważamy, że powinno rozróżnić się badania dodatkowe, których wykonywanie jest jednorazowe, a które są wykonywane w okresie nie dłuższym niż okresowe badanie techniczne. Wskazując takie badanie uniknie się różnych interpretacji, które badania dodatkowe powinny być wykonywane razem z okresowym badaniem technicznym, a które nie wchodzi w zakres tego badania.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Badania dodatkowe nie mają charakteru periodycznego.
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	Proponujemy zmianę art. 81: Uzasadnienie: ust. 4 pkt 1 -Opublikowany projekt zmiany ustawy zakłada brak obowiązku wykonania okresowego badania technicznego przed pierwszą rejestracją w kraju dla nowych pojazdów przystosowanych konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego. Takie wyłączenie spowoduje	<u>Uwagi częściowo uwzględnione.</u> <u>Uwaga dot. art. 81 ust. 4 pkt 1 nieuwzględniona.</u> Taki obowiązek został przewidziany w

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>dopuszczenie do ruchu pojazdów, które nie spełniają warunków technicznych określonych w przepisach (np. w zakresie ustawienia świateł mijania).</p> <p>ust. 6 -Proponujemy usunięcie treści zawartej w drugim zdaniu ust. 6 i przeniesienie jej do odrębnego ustępu (ust. 7a) co spowoduje ujednoczenie interpretacji w zakresie terminów badań technicznych dla: <i>pojazdów przystosowanych do przewozu towarów niebezpiecznych, taksówek, pojazdów samochodowych konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu osób w liczbie powyżej 7 łącznie z kierowcą wykorzystywanych do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdów marki „SAM”, pojazdów zasilanych gazem, pojazdów uprzywilejowanych oraz pojazdów używanych do nauki jazdy lub egzaminu państwowego.</i> Obecnie nie wiadomo, czy corocznym badaniom okresowym podlegają wszystkie pojazdy wymienione w drugim zdaniu ust. 6 czy tylko te, których rodzaje wymienione są w zdaniu pierwszym, tj.: samochody osobowe, samochody ciężarowe i specjalne o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, czterokołowce, motocykle oraz przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t. Zgłoszona przez nas poprawka wprowadza obowiązek przeprowadzania corocznych badań okresowych dla wszystkich rodzajów pojazdów wykorzystywanych i produkowanych w sposób określony w ust. 7a z wyjątkiem autobusu.</p> <p>Ponadto z zamieszczonego w projekcie ust. 6 należy wykreślić zapis <i>"pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego"</i>, ponieważ tę kwestię po pierwsze reguluje ust. 10, a po drugie coroczne badanie pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego, nie jest badaniem okresowym. Badanie to ma jedynie taki sam zakres jak zakres badania okresowego, ale wykonanie badania ma na celu sprawdzenie czy pojazd w dalszym ciągu spełnia warunki techniczne, na jakich został uznany za zabytkowy, a nie zgodność stanu technicznego pojazdu z warunkami technicznymi określonymi w przepisach.</p>	<p>art. 81 ust. 4 tiret.</p> <p><u>Uwaga dot. art. 81 ust. 6 nieuwzględniona.</u></p> <p>Aktualny zapis nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.</p> <p><u>Uwaga dot. wykreślenia wyrazów „pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego” z art. 81 ust. 6 uwzględniona.</u></p> <p><u>Uwaga dot. ust. 8 i 9 uwzględniona.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ust. 7a -Uzasadnienie wprowadzenia dodatkowego ustępu wyjaśniono powyżej.</p> <p>ust. 8 -(w opublikowanym projekcie jest to ust. 9) Przede wszystkim wprowadzenie do tego ustępu informacji o konieczności poddawania badaniom okresowym co 6 miesięcy wszystkich autobusów zabytkowych jest sprzeczne z zapisami ust. 10 i absolutnie niecelowe. Pojazdy zabytkowe (w tym autobusy) są używane sporadycznie, mogą być wyrejestrowane i ponownie rejestrowane i dlatego są ustawowo zwolnione z obowiązku wykonywania okresowych badań technicznych. Natomiast sposób wykorzystania pojazdów zabytkowych (w tym autobusów) do zarobkowego transportu drogowego osób znacząco się różni od sposobu wykorzystania pozostałych pojazdów w celach zarobkowych. Autobusami zabytkowymi nie świadczy się usług przewozowych na trasach międzymiastowych i w transporcie międzynarodowym. Takie autobusy są na ogół wykorzystywane jako atrakcja turystyczna do przewozu turystów po trasach widokowych w miastach lub regionach turystycznych. A zatem biorąc pod uwagę, że częstotliwość badań technicznych ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz uwzględniając różnice w eksploatacji autobusów zabytkowych i pozostałych, ustawodawca słusznie zróżnicował okresy badań technicznych autobusów zabytkowych i pozostałych uznając za wystarczające coroczne badanie autobusów zabytkowych wykorzystywanych do zarobkowego transportu drogowego osób.</p> <p>ust. 9 -(w opublikowanym projekcie jest to ust. 8) Obecne i proponowane w projekcie brzmienie ustawy zawiera błąd, ponieważ zgodnie z treścią obecnego ust. 8, uznanie za dzień pierwszej rejestracji - w przypadku pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą - dnia pierwszej rejestracji za granicą, nie dotyczy autobusu i dlatego zasadna jest zamiana ust. 8 z ust. 9 oraz proponowana zmiana zapisów.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. a	Stowarzyszenie	Art. 81 ust. 1 przewiduje wyłączenie z obowiązku badań technicznych	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 81 ust. 1)	Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	przyczepy motocyklowej oraz przyczepy specjalnej przeznaczonej do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny - jeśli bardzo się martwimy o stan techniczny pojazdu to miejmy na uwadze, że te przyczepy poruszają się po drogach publicznych w różnych warunkach pogodowych powinny mieć co najmniej odpowiednie oświetlenie - zdjęcie z nich obowiązku badań technicznych na pewno nie poprawi bezpieczeństwa na drogach.	Zgodnie z nowymi propozycjami, właściciel lub posiadacz pojazdu będzie odpowiadać za stan techniczny pojazdu.
		Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	Proponuje się skreślić słowa: (...) oraz przyczepa specjalna przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny (...) oraz odpowiednio rozszerzyć zapis w ustępie 7 o te przyczepy. Jest to celowe ze względu na dane statystyczne wskazujące na relatywnie dużą ilość wypadków spowodowaną usterkami w oświetleniu pojazdów.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zgodnie z nowymi propozycjami, właściciel lub posiadacz pojazdu będzie odpowiadać za stan techniczny pojazdu.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 4)	Instytut Transportu Samochodowego	W części wspólnej art. 81 ust. 4 projektu ustawy prd proponujemy zmienić treść na: - z wyjątkiem taksówki, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu z wyłączeniem zbiorników do zasilania gazem oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego. Uzasadnienie Mając na względzie, że pojazdy, w których zamontowano instalację do zasilania gazem po dopuszczeniu do ruchu, nie są objęte bezpośrednio po montażu instalacji do zasilania gazem okresowym badaniem technicznym, nie ma uzasadnienia, aby inaczej traktować nowe pojazdy, które mają zamontowaną instalację do zasilania gazem przez producenta nowego pojazdu w ramach wydanego świadectwa homologacji typu pojazdu.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zasadne wyłączenie pojazdów z zamontowaną instalacją do zasilania gazem od badania technicznego.
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	W odniesieniu do art. 81 ust 4 tiret proponujemy wykreślenie obowiązku przeprowadzania badania technicznego przed rejestracją, pojazdów z fabryczną instalacją gazową. Pojazdy takie podlegają obowiązkowi	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zasadne wyłączenie pojazdów

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		(PZPM)	homologacji typu pojazdu w ramach której weryfikowane są kwestie dotyczące m.in. instalacji wodorowej, instalacji na gaz ziemny oraz instalacji na gaz płynny LPG wraz z całą procedurą zgodności produkcji. Ponadto podlegają dozorowi technicznemu i późniejsze badanie techniczne jest tylko kolejnym potwierdzeniem działań prowadzonych przez TDT oraz zawartych w homologacji typu pojazdu.	z zamontowaną instalacją do zasilania gazem od badania technicznego.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 4 pkt 2, art. 81 ust. 6, art. 81 ust. 11 pkt 4) oraz art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 3, art. 86 ust. 6)	Stowarzyszenie Doradców ds Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA	<p>Art. 81 ust. 4 pkt 2, Art. 81 ust. 6, Art. 81 ust. 11 pkt 4, Art. 86 ust. 4 pkt 3, Art. 86 ust. 6 ustawy Prawo o ruchu drogowym ... każdorazowo występuje zapis „pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych”. Proponujemy użycie sformułowania: „pojazdu, dla którego wymagane jest uzyskanie świadectwa dopuszczenia do przewozu towarów niebezpiecznych”.</p> <p>Dotychczasowe sformułowanie jest bardzo szerokie i obejmuje wszystkie pojazdy przewożące towary niebezpieczne: również w sztukach przesyłki, w ilościach niewymagających oznakowania tablicami barwy pomarańczowej lub pakowanych w ilościach ograniczonych. Przez „wyposażenie” należy rozumieć nie tylko wymagania zawarte w części 9 ADR, ale również wyposażenie przeciwpożarowe i dodatkowe wymienione w rozdziałach 8.1.4 i 8.1.5 ADR. „Odpowiednie przystosowanie” i „Wyposażenie” - to również specjalistyczna zabudowa skrzyni ładunkowej, np. do przewozu butli z gazem lub przewozu w temperaturze kontrolowanej. Takie rozumienie tego przepisu skutkuje tym, że nowe pojazdy o dmc do 3,5 t obecnie muszą przechodzić corocznie okresowe badania techniczne w okręgowej stacji kontroli pojazdów, a zgodnie z ustawową propozycją - w stacji kontroli pojazdów TDT. Pojazdy o dmc powyżej 3,5 t obecnie przechodzą badania w okręgowych stacjach kontroli pojazdów, a zgodnie z ustawową propozycją - będą musiały przechodzić badania w stacji kontroli pojazdów TDT. Ponadto zgodnie z Art. 81 ust. 11 pkt 4 badaniu dodatkowemu podlegają pojazdy przystosowane lub</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Intencją projektodawcy jest objęcie przedmiotowym przepisem wszystkich pojazdów przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wyposażone zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych. Również treść §6. ust. 1 wymienionego wyżej rozporządzenia sugeruje, że badanie dodatkowe dotyczy pojazdów przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych oraz pojazdów, o których mowa w podrozdziale 9.1.2.3 ADR.</p> <p>W rozdziale 9.1.2 ADR, w przypadku pojazdów innych niż EX/II, EX/III, FL, OX, AT i MEMU, wyraźnie sformułowano zakaz wymagania dodatkowych świadectw. Logicznym zatem jest, aby również badania techniczne odbywały się na warunkach ogólnych.</p>	
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 4 pkt 2 lit. b)</p>	<p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)</p>	<p>Uważamy, że można to uznanie wypełnić zgodnie z zapisem z dyrektywy art 10 pkt 3</p> <p>Do celów swobodnego obrotu każde państwa członkowskie uznaje poświadczenie wydane przez stację kontroli pojazdów lub właściwy organ innego państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.</p> <p>Proponujemy zapis</p> <p>b) który posiada zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym i zawarta jest w nim informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności, o którym mowa w ust. 19</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>W przepisie wskazano również zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym.</p>
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 5 – 9 w powiązaniu z art. 84 ust. 3 i 4)</p>	<p>Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów</p>	<p>W projektowanym art. 81 ust. 5 do 9 ustawy oraz art. 84 ust. 3 i 4 określono czasookresy badań technicznych pojazdów wprowadzając jednocześnie sankcję dla użytkownika pojazdu, który przedstawi go do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego. Zgodnie z projektowanym art. 84 ust. 5 w takim przypadku badanie techniczne pojazdu przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego za podwójną opłatą. W naszej ocenie rozwiązanie to staje się zbędne w przypadku realizacji tezy 10 Grupy Roboczej, w której proponowało się wprowadzenie systemu określania daty następnego badania technicznego liczonej od daty pierwszej rejestracji</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Badania po terminie będzie można wykonywać na okręgowej skp. W pozostałym zakresie – uwaga nieuwzględniona.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>pojazdu. Datą stałą jest data pierwszej rejestracji pojazdu i od tej daty liczy się wszystkie terminy następnych badań technicznych. W przypadku wdrożenia tego rozwiązania użytkownik pojazdu będzie ponosił automatycznie sankcję w postaci skrócenia terminu następnego badania, co w naszej ocenie jest społecznie bardziej akceptowalne niż konieczność wielokilometrowego dojazdu do stacji Dyrektora TDT i ponoszenia karnej, podwójnej opłaty. Proponujemy zatem skreślenie z projektu norm art. 84 ust. 3 do 5 oraz art. 86 ust. 4 a także modyfikację art. 81 ust. 5 do 7 oraz 9.</p> <p>„5. Okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się corocznie, wyznaczając termin następnego badania technicznego, od daty pierwszej rejestracji pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 6-10.”</p> <p>6. 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, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia pierwszej rejestracji. Nie dotyczy to pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie powyżej 7 łącznie z kierowcą wykorzystywanego do zarobkowego przewozu osób, pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego, 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 wyznaczanym od daty pierwszej rejestracji, z zastrzeżeniem ust. 7-10.</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>7. 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 pierwszej rejestracji.</p> <p>9. Okresowe badanie techniczne autobusu przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie przed upływem każdych kolejnych 6 miesięcy licząc od dnia pierwszej rejestracji. Przepis stosuje się także do pojazdu zabytkowego - autobusu.”</p> <p>PRZEPIS PRZEJŚCIOWY</p> <p>„1. Terminy następnego badania technicznego zamieszczone w dowodach rejestracyjnych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują swoją ważność.</p> <p>2. Jeżeli termin następnego badania technicznego po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, będzie krótszy niż termin, o którym mowa w ust. 1, należy pobrać opłatę za badanie techniczne zmniejszoną proporcjonalnie o ilość miesięcy, o które termin został skrócony.”</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 6)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	<p>Proponowana zmiana przywraca zapis, który obowiązywał we wcześniejszej wersji PORD i doprowadzał do sytuacji, w której pojazd zgłaszał się na pierwsze badanie okresowe po ponad trzech latach od pierwszej rejestracji np. po czterech latach i został mu ustalony termin na kolejne 2 lata. Uważamy, że zarówno poprzednia jak i obecna forma stwarza problemy w jednoznacznej interpretacji tego przepisu, dlatego proponujemy zapis, który to uporządkuje tj.:</p> <p>6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego i specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczające 3,5 t, czterokołowca, motocykla lub przyczepy o</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Nowo proponowany zapis art. 81 ust. 6 częściowo uwzględnia powiązanie terminów badania technicznego z terminem pierwszej rejestracji.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji następnie przed upływem 5lat od dnia pierwszej rejestracji a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia pierwszej rejestracji. Nie dotyczy to pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie powyżej 7 łącznie z kierowcą wykorzystywanego do zarobkowego przewozu osób, pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego, 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 wyznaczanym od daty pierwszej rejestracji, z zastrzeżeniem ust. 7-10.	
		Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	Art.81 ust.6 Okresowe badanie techniczne (...) przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego a następnie kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. (patrz uwaga do art. 84 ust. 5).	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Nowo proponowany zapis art. 81 ust. 6 częściowo uwzględnia powiązanie terminów badania technicznego z terminem pierwszej rejestracji.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	art. 81 ust. 6 - ustalenie kolejnego terminu badania. Jeżeli właściciel pojazdu przedstawi go w dniu, w którym upływa trzyletni okres ważności badań, to uzyska na dwa lata, ale co będzie jeśli przedstawi tydzień po tym terminie, czy uzyska wpis na dwa lata czy tylko na rok?. Po co zmieniać coś co dobrze funkcjonuje?	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Nowo proponowany zapis art. 81 ust. 6 częściowo uwzględnia powiązanie terminów badania technicznego z terminem pierwszej rejestracji.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 8)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych	Prawdopodobnie jest błąd redakcyjny – proponujemy poniższy zapis: 8. Przepisy ust. 6 i 7 dotyczą również pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą. W tym przypadku za dzień pierwszej	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zapis jest poprawny.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		(OSDS)	rejestracji, o której mowa w ust. 6 i 7, przyjmuje się dzień pierwszej rejestracji za granicą.	
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	<p>W art. 81 proponuje się: Zmianę brzmienia ust. 8 na następujące: „Przepis ust. 5 dotyczy również pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy za granicą. W tym przypadku za dzień pierwszej rejestracji, o której mowa w ust. 5, przyjmuje się dzień pierwszej rejestracji za granicą”.</p> <p>Uzasadnienie: Proponowana zmiana brzmienia art. 81 ust. 8 poprzez bezpośrednie odniesienie do treści art. 81 ust. 5, a zwłaszcza zawartego w nim zastrzeżenia spowoduje, że przepis ten będzie miał zastosowanie nie tylko w przypadku pojazdów wymienionych w ust. 6-7, ale także w przypadku pojazdów wskazanych w ust. 5 i 9 przedmiotowego art. 81 ustawy.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Zapis jest poprawny.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 9)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	<p>Zmianę brzmienia art. 81 ust. 9 na następującą: „Okresowe badanie techniczne autobusu przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie przed upływem każdego kolejnych 6 miesięcy od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Przepis stosuje się także do pojazdu zabytkowego oraz pojazdu marki „SAM” - autobusu”.</p> <p>Uzasadnienie: W czasookresach badań technicznych autobusu ujęto także autobus zbudowany przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcji własnej.</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 9 i 10)	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	<p>Za nieuzasadnione uważamy objęcie autobusów zabytkowych koniecznością wykonywania badań technicznych co 6 miesięcy, nawet jeżeli nie są wykorzystywane do zarobkowego transportu drogowego - co wynika z projektowanej treści art. 81 ust. 9 i 10 — patrz punkt 15) a) zmian. Pojazdy te jako przeznaczone jedynie do ograniczonej eksploatacji - w wielu przypadkach - poruszają się zaledwie kilka razy w roku i przeważnie są całkowicie wyłączone z eksploatacji w okresie</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Konieczność wykonywania badań technicznych co 6 miesięcy będzie dotyczyć tylko autobusów zabytkowych wykorzystywanych do zarobkowego transportu drogowego.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			jesiennie-zimowym ze względu na ochronę przed niekorzystnym wpływem warunków pogodowych oraz powszechnie stosowanych na drogach w zimie środków odladzających. Wymóg przeprowadzania badań dla wszystkich z nich jest więc całkowicie bezzasadny, wręcz szkodliwy ze względu na możliwą konieczność uruchamiania i dekapitalizacji pojazdu w okresie zimowym. Za wystarczającą uznajemy obowiązującą regulację wymagającą prowadzenia badań jedynie w stosunku do pojazdów wykorzystywanych do zarobkowego transportu drogowego, choć właściwe jest tu doprecyzowanie terminu ważności tych badań (obecnie nie wiadomo jednoznacznie, czy stosować wartości przewidziane dla autobusu czy dla pojazdu zabytkowego). Uważamy, że - z przytoczonych powyżej powodów - powinien być on analogiczny jak dla pozostałych pojazdów zabytkowych wykorzystywanych zarobkowo czyli 1 rok.	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. a)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Zmianę brzmienia ust. 11 pkt 1 litera a na następujące: „w razie uzasadnionego przypuszczenia lub stwierdzenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska”, Uzasadnienie: W obecnie obowiązującym stanie prawnym organ kontroli ruchu drogowego może skierować pojazd na dodatkowe badanie techniczne w dwóch przypadkach: 1) uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu lub narusza wymagania ochrony środowiska, 2) uczestnictwa w wypadku drogowym. Praktyka życiowa pokazuje jednak, że oprócz wspomnianych wcześniej przypadków istnieje szereg innych sytuacji, które wymagają skierowania na dodatkowe badanie techniczne, np. usterki techniczne stwierdzone podczas kontroli ruchu drogowego, zagrażające bezpieczeństwu lub środowisku, usterki techniczne ujawnione w	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zakres tego przepisu obejmuje wszystkie wskazane w uwadze przypadki.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			konsekwencji zdarzenia drogowego o mniej dotkliwych skutkach, niż wypadek drogowy,	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. b i pkt 2 lit. b)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	art. 81 ust. 11 pkt. 1 lit. b i pkt. 2 lit. b - wypadek i uszkodzenia elementów konstrukcyjnych, co w sytuacji gdy: - zdarzy się wypadek (osoba poszkodowana powyżej 7 dni) potrącenie pieszego i uszkodzona jedynie szyba czołowa - jaki zakres badań ma wykonać diagnosta - zdarzenie drogowe - kierowca zahaczył pojazdem o wystającą studzienkę i uszkodził zawieszenie oraz miskę olejową - brak osób poszkodowanych poniżej 7 dni, a więc brak znamion wypadku drogowego - jaki zakres badań winien wykonać diagnosta. Definicja wypadku nie występuje w ustawie prawo o ruchu drogowym, definicji kolizji drogowej - brak w słowniku, czy nie lepiej zastąpić je pojęciem zdarzenie drogowe. Dla diagnosty nie ma znaczenia czy był to wypadek czy zwykłe zdarzenie drogowe - ocenia stan techniczny pojazdu, a nie skutki dla osób biorących udział w tym zdarzeniu.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Rozszerzono zakres przypadków, kiedy pojazd podlega badaniom dodatkowym badań dodatkowych poprzez zapis, że badaniom takim podlega pojazd, który uczestniczył „w wypadku drogowym lub innym.”
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. b)	Instytut Transportu Samochodowego	w art. 81 ust. 11 pkt 2 lit b projektu ustawy dodać treść: b) jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym lub innym, lub narusza wymagania ochrony środowiska. Uzasadnienie W przedmiotowym artykule należy uwzględnić w opisie dodatkowego badania technicznego inne uszkodzenia opisane w dokumentach przedstawionych do rejestracji, a nie tylko będące wynikiem wypadku drogowego lub zagrażające ochronie środowiska. Właściciel pojazdu zaniża jego wartość poprzez zawarcie na dokumencie faktury informacji o uszkodzeniu pojazdu, określając bardzo często inną niż faktyczną, przyczynę uszkodzeń, np. powódź, unikając w ten sposób weryfikacji i oceny usunięcia uszkodzeń poprzez dodatkowe badanie techniczne pojazdu.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Nowy zapis art. 81 ust. 13 pkt 2 lit. b uwzględnia w szerokim zakresie przypadki, w których z dokumentów rejestracyjnych wynika, że pojazd może zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymogi ochrony środowiska.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11	Stowarzyszenie Inżynierów i	art. 81 ust. 11 pkt. 2 lit. d - czy skp będzie musiała dysponować wydzielonym z ruchu odcinkiem drogi, aby sprawdzić czy ciągnik	<u>Uwaga ogólna.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	pkt. 2 lit. d)	Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej (SITK)	rolniczy wchodzący skład kolejki turystycznej posiada konstrukcyjne ograniczenie prędkości do 25 km/h.	Sposób i zakres będzie uregulowany w rozporządzeniu.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. e)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Zmianę brzmienia ust. 11 pkt 2 litera e na następujące: „w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska”. Uzasadnienie: Ze względu na zmianę brzmienia art. 81 ust. 11 pkt 1 litera a wystąpiła konieczność zmiany treści art. 81 ust. 11 pkt 2 litera e,	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Aktualny zapis jest właściwy.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 4)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Zgodnie z projektowanym art. 81 ust. 11 pkt 4 dodatkowemu badaniu technicznemu ma podlegać pojazd, który ma być używany jako taksówka, pojazd przystosowany do używania jako pojazd uprzywilejowany, pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego lub pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych. Proponowane rozwiązanie de facto utrzymuje w obrocie prawnym aktualne rozwiązanie prawne w tym zakresie, które stwarza problemy w sytuacji, gdy badanie techniczne ma potwierdzić fakt demontażu dodatkowych elementów pojazdu. Często zdarza się, że ta ostatnia kwestia nie jest potwierdzana w trakcie badania technicznego, a jedynie poprzez złożenie organowi rejestrującemu oświadczenia użytkownika pojazdu. Zatem proponujemy doprecyzowanie tej normy w następujący sposób. „4) który ma być używany lub przestał być używany jako taksówka, pojazd uprzywilejowany, pojazd do nauki jazdy, pojazd do przeprowadzania egzaminu państwowego lub ma być używany lub przestał być używany jako pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych;”	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> O ile dodatkowe badanie jest istotne przy nabywaniu cech, o tyle przy demontażu dodatkowe badanie techniczne nie jest potrzebne. Stan pojazdu zostanie sprawdzony podczas badania okresowego.
		Ogólnopolskie	Zmianę brzmienia ust. 11 pkt 4 na następujące:	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	<p>„przystosowany do używania jako taksówka, przystosowany do używania jako pojazd uprzywilejowany, do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego, przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych”.</p> <p>Uzasadnienie: Proponowana zmiana brzmienia art. 81 ust. 11 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym wskazuje na konieczność poddawania dodatkowym badaniom technicznym ww. pojazdów nie tylko w sytuacji, w której mają one być używane do określonych celów, ale także w przypadku, kiedy są już wykorzystywane do tych celów oraz posiadają odpowiednią adnotację w dowodzie rejestracyjnym (za wyjątkiem pojazdu uprzywilejowanego i pojazdu ADR). Obecna konstrukcja przepisu art. 81 ust. 11 pkt 4 ustawy poprzez sformułowanie „który ma być używany jako taksówka” nie doprecyzowuje, czy taksówka jako jedyna z całej grupy pojazdów wymienionych w ww. przepisie ma przechodzić dodatkowe badanie techniczne tylko jednorazowo (przed uzyskaniem adnotacji „TAXI” w dowodzie rejestracyjnym), czy też tak jak pozostałe pojazdy ze wskazanej grupy pojazdów, każdorazowo przy okresowym badaniu technicznym jako niezależne dodatkowe badanie techniczne. Zaproponowane rozwiązanie pozwoli na częstszą weryfikację stanu technicznego taksówek i to nie tylko w zakresie podstawowym (odpowiadającym zakresowi okresowego badania technicznego), ale także w zakresie spełnienia przez te pojazdy odpowiednich dodatkowych warunków technicznych określonych w rozporządzeniu o warunkach technicznych, na stacjach kontroli pojazdów.</p>	Jw.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 5)	Związek Rzemiosła Polskiego	Proponujemy uwzględnienie w zmienianym art. 81 ust.11, pkt 5) ww. ustawy dotyczącym dodatkowych badań technicznych pojazdów - warunku, że dotyczą one sytuacji, kiedy posiadacz pojazdu nie udokumentuje naprawy pojazdu fakturą. Postulujemy nadanie następującego brzmienia temu przepisowi:	<p><u>Uwaga dotycząca art. 81 ust. 11 pkt 5 nieuwzględniona.</u></p> <p>Proponowane zapisy w sposób nieuzasadniony zawężają zakres</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>„11. Niezależnie od badań, o których mowa w ust.3-5, dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd:</p> <p>5) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupach 3 i 10 działu II załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz.U.poz.1844 oraz z 2016 r. poz.615), w zakresie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, układu hamulcowego lub kierowniczego mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego i posiadacz pojazdu nie ma udokumentowanej jego naprawy fakturą;”</p> <p>Ponadto wnioskujemy o wprowadzenie następujących procedur weryfikowanych przez stacje kontroli pojazdów pozwalających na ustalenie, czy pojazd uczestniczył w kolizji drogowej w wyniku, której zostały uszkodzone elementy pojazdu o których mowa w pkt.5) ustawy, które mogłyby zostać zawarte w ustawie albo jej przepisach wykonawczych:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ kontrola stanu uszkodzenia pojazdu dokonywana jest przez diagnostę na stacji kontroli pojazdów poprzez dostęp on line do bazy Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (UFG) (w okresie przejściowym do 2018 r.) lub/i centralnej ewidencji pojazdów i kierowców (CEPIK-u); ▪ w przypadku nie przedstawienia przez posiadacza pojazdu faktury dokumentującej naprawę pojazdu - posiadacz pojazdu zobowiązany jest do udokumentowania fakturą zakupu części zamiennych wykorzystanych do naprawy lub innego potwierdzenia źródła ich pochodzenia oraz do udokumentowania zakresu naprawy (protokół z oględzin, lub kosztorys, opinia rzeczoznawcy lub inny dokument z zakresem 	<p>dodatkowych badań technicznych i mogą prowadzić do niepoddania pojazdu badaniom w sytuacji, kiedy mimo udokumentowania naprawy na podstawie faktury, pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu.</p> <p><u>Uwaga dotycząca dodatkowych procedur nieuwzględniona.</u></p> <p>Diagnosta przeprowadza badania techniczne poprzez bezpośrednią ocenę stanu technicznego pojazdu, nie jest więc zasadne wprowadzanie dodatkowych formalnych procedur potwierdzających stan techniczny pojazdu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>uszkodzeń);</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ diagnosta stacji kontroli pojazdów na podstawie specyfikacji zakupionych części zamiennych i protokołu szkody/kosztorysu/faktur, ustala czy mamy do czynienia ze szkodą istotną według obowiązujących przepisów (uszkodzenie układu kierowniczego, bezpieczeństwa, konstrukcji pojazdu); ▪ w przypadku szkody istotnej wymagane jest udokumentowanie wykonania po naprawie badań diagnostyczno-pomiarowych i przedstawienie stosownej dokumentacji (arkusze pomiaru i wynik badania) z tych badań, lub/i wykonanie ich na stacji kontroli pojazdów, w tym: <ul style="list-style-type: none"> - badanie sprawności systemów bezpieczeństwa, - badanie geometrii pojazdu - układ jezdny, - badanie - pomiar punktów bazowych pojazdu. <p>Podobne regulacje powinny zostać zastosowane wobec pojazdów uszkodzonych sprowadzanych z zagranicy. Uważamy, że podczas pierwszego przeglądu w Polsce, w zależności, czy naprawa jest udokumentowana fakturami, czy też nie - odpowiednio powinny być wdrażane wyżej omówione procedury. Generalnie jeśli naprawa pojazdu jest udokumentowana fakturą - nie powinien on podlegać dodatkowemu badaniu technicznemu.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 14)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Ze względu na brak wykazu takich jednostek proponujemy uprościć zapis do: 14. Badanie techniczne pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową przeprowadza się po przedstawieniu ważnego dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Niezbędne jest wskazanie zakresu podmiotów, które mogą taki dokument wystawić.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 15)	Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i	Art. 81 ust. 15 o następującym brzmieniu; „W razie powstania trudności w ustaleniu parametrów pojazdu, badanie techniczne może być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a. Badania	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Diagnosta ocenia stan techniczny pojazdu bezpośrednio przy pomocy

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Ruchu Drogowego – SRS Ekspertmot	<p>techniczne, o którym mowa w art. 81 ust 11 pkt 1, do 7, mogą być przeprowadzone wyłącznie po uprzednim przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego.”</p> <p>Powyższa zmiana ma na celu wprowadzenie nowego uregulowania, mającego na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez konieczność przedstawienia opinii rzeczoznawcy samochodowego, diagnoście przed badaniem technicznym w przypadku, gdy zachodzi konieczność wykonania badania technicznego pojazdu po wypadku drogowym, w którym zostały naruszone newralgiczne podzespoły pojazdu (m.in. elementy nośne, zawieszenie, poduszki powietrzne, układ hamulcowy lub kierowniczy), które mają zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo w eksploatacji, również w sytuacji, gdy dokonano w pojeździe zmian konstrukcyjnych. Diagnosta samochodowy bardzo często nie ma wiedzy ani możliwości technicznych, aby w sposób pełny i rzetelny skontrolować poprawność naprawy lub modyfikacji pojazdu. Obecnie opinia rzeczoznawcy, wobec aktualnego brzmienia przepisów, które dopuszczają ją fakultatywnie (według uznania diagnosty) jest pomijana w procesie badania pojazdów, co negatywnie wpływa na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Ponadto należy wskazać, że dysponowanie opinią rzeczoznawcy przed przystąpieniem do badania technicznego pozwoli uchronić diagnostów przed błędnym wykonaniem badania technicznego i obarczaniem ich skutkami wynikającymi z dopuszczenia pojazdów faktycznie niesprawnych lub zagrażających bezpieczeństwu w ruchu drogowym.</p>	odpowiedniego wyposażenia, nie jest uzasadnione dodatkowe obciążanie właściciela lub posiadacza pojazdu koniecznością przedstawienia opinii rzeczoznawcy samochodowego.
		Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych	<p>W art. 81 ust. 15 o następującym brzmieniu; ustaleniu parametrów pojazdu, badanie techniczne powinno być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a. Badania techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1, do 9, mogą być przeprowadzone wyłącznie po uprzednim przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego.”</p> <p>Powyższa zmiana ma na celu wprowadzenie uregulowania, mającego</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Diagnosta ocenia stan techniczny pojazdu bezpośrednio przy pomocy odpowiedniego wyposażenia, nie jest uzasadnione dodatkowe obciążanie właściciela lub posiadacza pojazdu koniecznością przedstawienia opinii</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>na celu poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez konieczność przedstawienia opinii rzeczoznawcy samochodowego, diagnoście przed badaniem technicznym w przypadku, gdy zachodzi konieczność wykonania badania technicznego pojazdu po wypadku drogowym, w którym zostały naruszone newralgiczne podzespoły pojazdu (m.in. elementy nośne, zawieszenie, poduszki powietrzne, układ hamulcowy lub kierowniczy), które mają zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo w eksploatacji, również w sytuacji, gdy dokonano w pojeździe zmian konstrukcyjnych. Diagnosta samochodowy nie musi posiadać kompetencji ani możliwości technicznych, aby w sposób pełny i rzetelny skontrolować poprawność naprawy lub modyfikacji pojazdu. Obecnie opinia rzeczoznawcy, wobec aktualnego brzmienia przepisów, które dopuszczają ją fakultatywnie (według uznania diagnosty) jest pomijana w procesie badania pojazdów, co negatywnie wpływa na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Ponadto należy wskazać, że dysponowanie opinią rzeczoznawcy przed przystąpieniem do badania technicznego pozwoli uchronić diagnostów przed błędnym wykonaniem badania technicznego i obarczaniem ich skutkami wynikającymi z dopuszczenia pojazdów faktycznie niesprawnych lub zagrażających bezpieczeństwu w ruchu drogowym.</p>	<p>rzeczoznawcy samochodowego.</p>
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 16)</p>	<p>Polski Związek Motorowy (PZM) 2</p>	<p>Art. 81 ust. 16 zezwalający na badanie ciągnika poza stacją kontroli pojazdów proponuje się skreślić. Aktualna liczba stacji kontroli pojazdów i gęstość sieci, przy jednoczesnym zapisie w ustawie upoważniającym do badań ciągników podstawowe stacje kontroli pojazdów, nie uzasadnia potrzeby organizacji badań poza stacjami kontroli pojazdów, a możliwość kontroli tych badań przez organ nadzoru jest bardzo wątpliwa.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Badania techniczne ciągników poza stacją będą możliwe tylko przy spełnieniu wymogów dotyczących odpowiedniego wyposażenia i warunków lokalowych.</p>
		<p>Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników</p>	<p>Badanie poza stacją ciągników i przyczep rolniczych. Należy poważnie się zastanowić nad tym rozwiązaniem, ponieważ spowoduje to generowanie dodatkowych kosztów związanych z zakupem nowego wyposażenia do badań tzw. mobilnych oraz koszt samego dojazdu</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Badania techniczne ciągników poza stacją będą możliwe tylko przy</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Polskich (SIMP)	<p>diagnostów. Niektóre wyposażenie stacji kontroli pojazdów będzie dublowało już istniejące wyposażenie stacjonarne. Naszym zdaniem istotne jest tutaj, aby wprowadzenie tzw. badań mobilnych ciągników i przyczep rolniczych nie było obowiązkiem a jedynie przywilejem przedsiębiorcy prowadzącego SKP i mógł on podjąć taką decyzję biorąc pod uwagę swoje względy finansowe. Zauważamy ponadto, że proponowany zapis doprowadzi do kurtuazyjnej sytuacji, w której podstawowa stacja kontroli pojazdów o dmc do 3,5 t. nie będzie mogła wykonywać badań tego rodzaju pojazdów na terenie swojej stacji a jedynie w terenie, czyli np. za parkanem ogrodzenia swojej siedziby. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że podstawowe stacje kontroli pojazdu do dnia 31.12.2015 r miały w swoim upoważnieniu wyróżnik „T” oraz tego rodzaju stacje mają duże doświadczenie odpowiednie warunki lokalowe i wyposażenie do przeprowadzania badań technicznych ciągników i przyczep rolniczych o dmc powyżej 3,5 t. Należy więc w nowelizacji ustawy przywrócić podstawowym stacjom kontroli pojazdów możliwość wykonywania badań okresowych dla tego rodzaju pojazdów bez względu na ich dmc.</p>	spełnieniu wymogów dotyczących odpowiedniego wyposażenia i warunków lokalowych.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	<p>Naszym zdaniem nieodpowiednim rozwiązaniem jest również brak przepisów wykonawczych w związku z umożliwieniem wykonywania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów. Uważamy bowiem, że przed wprowadzeniem procedowanych zmian należy w pierwszej kolejności udzielić odpowiedzi na następujące pytania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kto ponosi koszty dojazdu do rolnika w celu przeprowadzenia badania technicznego ciągnika rolniczego, który znajduje się w odległości np. 50 km od stacji kontroli pojazdów? 2. Czy nie naruszając porządku prawnego można zgodnie z przepisami przeprowadzić badanie techniczne ciągnika rolniczego poza stacją kontroli pojazdów w okresie zimowym, podczas wysokich mrozów czy zalegającego śniegu? 	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Przepis dotyczący badań ciągników i przyczep rolniczych zostanie doprecyzowany poprzez zamieszczenie odwołania do przepisów wykonawczych warunkujących możliwość wykonywania badań poza stacją od spełnienia warunków w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>3. Czy diagnosta samochodowy mógłby czuć się bezpiecznie w sytuacji, gdy po przeprowadzonym badaniu technicznym pięciu ciągników rolniczych, w przypadku czterech zostaną stwierdzone usterki istotne, a w przypadku piątej usterki stwarzającej zagrożenie (zatrzymanie dowodu rejestracyjnego przez diagnostę samochodowego)?</p> <p>4. Co w przypadku jednego diagnosty na zmianie, czy stacja może być zamknięta?</p> <p>5. Czy należałoby dokonać nowelizacji przepisów dotyczących wyposażenia stacji kontroli pojazdów?</p>	
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	<p>W odniesieniu do art. 81 ust. 16 dającego możliwość dokonywania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep poza stacją kontroli pojazdów, musimy się odnieść negatywnie. Uważamy, że jest to krok w tył i utworzenie luki w systemie. Obecnie nowe ciągniki rolnicze i ich przyczepy, podobnie jak samochody, są coraz bardziej zaawansowane technicznie i nie bardzo wyobrażamy sobie przeprowadzenie dla nich badania technicznego bez odpowiednich urządzeń znajdujących się na stacji kontroli pojazdów. Ciągniki rolnicze wraz z przyczepami także poruszają się po drogach publicznych, a ze względu na dużą ilość wystających elementów stanowiących szczególne zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego powinny podlegać raczej szczególnej uwadze, a nie procedurze uproszczonej wykonywanej bez specjalistycznych narzędzi badawczych.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Przepis dotyczący badań ciągników i przyczep rolniczych zostanie doprecyzowany poprzez zamieszczenie odwołania do przepisów wykonawczych warunkujących możliwość wykonywania badań poza stacją od spełnienia warunków w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 16) w powiązaniu z art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 2 pkt 4 i ust. 3 pkt 3)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>W projektowanym art. 81 ust. 16 oraz 86 ust. 2 pkt 4 i ust. 3 pkt 3 wprowadza się nową instytucję w postaci badania technicznego ciągnika rolniczego oraz przyczepy rolniczej poza stacją kontroli pojazdów. Dyrektywa dopuszcza wykonanie takich badań w art. 2 ust. 2 tiret 4 i ust. 3 („2. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy następujące pojazdy zarejestrowane na ich terytorium: pojazdy użytkowane do celów rolniczych, ogrodniczych, leśnych, gospodarstwa rolne lub rybołówstwa jedynie na terytorium</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Przepis dotyczący badań ciągników i przyczep rolniczych zostanie doprecyzowany poprzez zamieszczenie odwołania do przepisów wykonawczych warunkujących możliwość</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>danego państwa członkowskiego i głównie na obszarze prowadzenia takiej działalności, w tym na drogach polnych, leśnych lub na polach rolniczych. 3. Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badania zdatności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, oraz pojazdów wymienionych w ust. 2”). Ponieważ takie badania może wykonać każda stacja bez względu na dmc pojazdu istotnym elementem jest kwestia wyposażenia dodatkowego. Niektóre wyposażenie będzie dublowało istniejące już na stacjach kontroli pojazdów wyposażenie stacjonarne. Nie przewiduje się wyższej opłaty w projekcie tabeli opłat za to badanie wykonane poza stacją kontroli pojazdów. Projektodawca nie przewidział, że przedsiębiorca będzie musiał poza dodatkowym wyposażeniem kontrolno-pomiarowym zakupić także pojazd do transportu tego wyposażenia i doliczyć koszty dojazdu na miejsce badania. Istotne jest dla nas aby wprowadzenie tego badania nie było obowiązkiem a jedynie przywilejem dla przedsiębiorcy tj. aby to właściciel stacji mógł podjąć decyzję, czy chce lub nie wykonywać tego typu badania i co się z tym wiąże ponosić koszty zakupu nowych urządzeń diagnostycznych. Ponadto proponowane rozwiązanie może prowadzić do absurdów polegających na tym, że podstawowa stacja kontroli pojazdów nie będzie mogła przeprowadzić badań ciągników i przyczep rolniczych powyżej 3,5 dmc na terenie stacji, natomiast poza tym terenem, np. za płotem na drodze publicznej już tak, oczywiście posiadając wymagane dodatkowe wyposażenie. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów stoi na stanowisku, że należy umożliwić przeprowadzanie badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych powyżej 3,5 t dmc na podstawowych stacjach kontroli pojazdów, które do 31 grudnia 2015 roku miały z tzw. rozszerzenia i oznaczenie „T” w poświadczeniu zgodności wyposażenia i warunków lokalowych. Stacje te miały i mają wiedzę, doświadczenie i odpowiednie wyposażenie do przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep powyżej 3,5 t dmc.</p>	<p>wykonywania badań poza stacją od spełnienia warunków w zakresie wyposażenia i warunków lokalowych.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Uważamy, że należy taką możliwość pozostawić. Proponowane rozwiązanie wychodzi naprzeciw oczekiwaniom środowisk rolniczych.</p>	
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 17)</p>	<p>Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów</p>	<p>W projektowanym art. 81 ust. 17 urzeczywistniono tezę 21 Grupy Roboczej tj. rozszerzenie listy dodatkowych badań technicznych o badanie techniczne na wniosek właściciela celem sprawdzenia stanu technicznego pojazdu. To rozwiązanie usankcjonuje możliwość sprawdzenia stanu technicznego pojazdu w przypadku dalszego wyjazdu, czy też poprawności wykonanej naprawy przez serwis samochodowy, co przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W naszej ocenie jednak wprowadzenie takiej możliwości kontroli stanu technicznego pojazdu w ramach istniejącej infrastruktury stacji kontroli pojazdów nie powinno mieć charakteru stricte badania technicznego ze wszystkimi tego konsekwencjami m.in. w postaci określenia szczegółowej procedury takiego badania oraz wysokości opłat, gdyż mogą dotyczyć sprawdzenia tylko elementów badania technicznego np. zawieszenia, analizy spalin lub układu hamulcowego. Takie czynności powinny nabierać dopiero skutków właściwych dla badania technicznego, w tym konieczności ustalania stosownych usterek oraz nawet zatrzymania dowodu rejestracyjnego, gdy podczas kontroli diagnosta stwierdzi występowanie w pojeździe usterki zagrażającej bezpieczeństwu ruchu drogowego lub naruszającej wymogi ochrony środowiska. Diagnosta obowiązany będzie wtedy do przeprowadzenia standardowego okresowego badania technicznego. Proponujemy zatem nadanie nowego brzemienia projektowanej normy w następującej postaci:</p> <p>„17. Na stacji kontroli pojazdów na wniosek posiadacza pojazdu można dokonać sprawdzenia stanu technicznego pojazdu - przepisów dotyczących zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz opłat za badania - nie stosuje się. W przypadku, gdy podczas sprawdzenia, o którym mowa w zdaniu pierwszym diagnosta stwierdzi występowanie w pojeździe usterki</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Przeprowadzenie „sprawdzenia stanu technicznego” pojazdu bez przeprowadzenia pełnego badania technicznego jest bezcelowe.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			zagrożącej bezpieczeństwu ruchu drogowego lub naruszającej wymogi ochrony środowiska diagnosta przeprowadza okresowe badanie techniczne pojazdu i pobiera stosowną opłatę zgodnie z rozporządzeniem w sprawie wysokości opłat za badania techniczne pojazdów.”	
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Uważamy, że jest to daleko posunięta ingerencja w zakres badania jak i nie obejmująca wszystkich problemów użytkowników pojazdów. Może zniechęcać do przeprowadzania badania zwłaszcza, że może być określony wynik negatywny, a być może zostać zatrzymany dowód rejestracyjny pojazdu. Zapis ten w założeniach miał przyczynić się do zachęty sprawdzania stanu technicznego pojazdu użytkowników celem rozwiania ich wątpliwości co do stanu poszczególnych układów pojazdu mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, dlatego naszym zdaniem zapis powinien brzmieć następująco: 17. Na wniosek użytkownika pojazdu może zostać przeprowadzone sprawdzenie techniczne pojazdu celem określenia jego stanu technicznego we wskazanych układach metodami wchodzącymi w zakres badań technicznych, bez określania wyniku badania.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dokonanie badania technicznego pojazdu bez określania jego wyniku jest bezcelowe.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	Zauważamy celowość wprowadzenia tego rodzaju badania dodatkowego sprawdzającego stan techniczny pojazdu (np. przed jego sprzedażą-zakupem lub po naprawie w serwisie samochodowym) celem określenia jego stanu technicznego. Należy jednak rozważyć kwestę uściślenia w zapisach, aby tego rodzaju badanie przybrało formę badania okresowego dopiero w momencie stwierdzenia przez diagnostę usterki istotnej mającej wpływ na bezpieczeństwo czy ochronę środowiska.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Przeprowadzenie „sprawdzenia stanu technicznego” pojazdu bez przeprowadzenia pełnego badania technicznego jest bezcelowe.
		Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)	Posiadacz pojazdu powinien mieć możliwość przeprowadzenia badania określonego w art. 81 ust. 17 PORD wyłącznie w okresie, gdy pojazd posiada ważne badania. Po upływie okresu ważności tych badań, badanie przewidziane w tym przepisie nie powinno być dopuszczalne.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zasadne ograniczanie możliwości sprawdzenia stanu technicznego pojazdu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL	Naszym zdaniem brakuje informacji czy tak przeprowadzony przegląd powinien zostać odnotowany np. w bazie CEPIK / dowodzie rejestracyjnym.	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nowy zapis przewiduje przeprowadzenie badań technicznych na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, celem sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, co wiąże się ze wszystkim procedurami związanymi z badaniem technicznym, w tym również odpowiednim rejestrowaniem badań w systemie elektronicznym.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 18)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Proponujemy wykreślenie tego punktu po wprowadzeniu zapisu, że to właściciel jest odpowiedzialny za stan techniczny pojazdu w art. 66. Co więcej nie rozumiemy dlaczego właściciel pojazdu ma odpowiadać za wybrane zagadnienia ze stanu technicznego pojazdu.	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Przepis został usunięty oraz wprowadzono zapis art. 66 ust. 2a o odpowiedzialności właściciela lub posiadacza pojazdu za utrzymanie urządzeń i wyposażenia pojazdu w należyłym stanie.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 82 ust. 2)	Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	<p>dotyczy nowoprojektowanego art. 82 ust. 2 — brak oddzielnego rodzaju badania, któremu podlegałyby tramwaj lub trolejbus poddany modernizacji: np. w zakresie układu napędowego, wyposażenia, oświetlenia zewnętrznego itp.</p> <p>Zakres takiego badania powinien obejmować te wymogi z rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, na które miała wpływ modernizacja.</p> <p>Badań takich Instytut w ostatnich latach wykonał następujące liczby: w 2013 roku - 76 tramwajów i 3 trolejbusy, w 2014 roku - 51 tramwajów i 3 trolejbusy, w 2015 roku - 30 tramwajów i 1 trolejbus.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Proponujemy w art. 82 ust. 2 dopisać nowy rodzaj badań: pomodernizacyjne, natomiast w nowym ust. 6a zdefiniować, w jakich przypadkach są przeprowadzone:</p> <p>6a. Pomodernizacyjne badanie techniczne tramwaju albo trolejbusu przeprowadza się przed dopuszczeniem do ruchu tramwaju albo trolejbusu, w którym dokonano zmiany mającej wpływ na parametry techniczne, co do których wymagania zawarte są w przepisach o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresie ich niezbędnego wyposażenia.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 82 ust. 4)	TÜV Rheinland Polska	<p>Proponuje się aby okresowe badania techniczne tramwajów po upływie 8 lat od przekazania nowego tramwaju do eksploatacji, były wykonywane co roku. Tramwaje są pojazdami, których głównym przeznaczeniem jest przewóz pasażerów, a ich bezpieczeństwo powinno być priorytetem. Dodatkowo, eksploatacja każdego tramwaju przewidziana jest na minimum 30 lat, co uzasadnia potrzebę częstszych kontroli stanu technicznego tych pojazdów. Ponadto zwracamy uwagę, że autobusy, których przeznaczenie jest analogiczne do tramwajów, mają przeprowadzane badania techniczne co pół roku.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nie jest zasadne zwiększenie częstotliwości badań technicznych tramwajów.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 82 ust. 6)	TÜV Rheinland Polska	<p>Rozszerzonym badaniom technicznym powinny podlegać również tramwaje i trolejbusy, które zostały poddane modernizacji i zmianom konstrukcyjnym. Brak zapisu o konieczności wykonania rozszerzonego badania technicznego pojazdów modernizowanych na spełnienie wymogów zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 2011 Nr 65 poz. 344) może powodować niebezpieczeństwo drogowe związane z ruchem tramwaju lub trolejbusu niespełniającego określonych wymogów.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 82 ust. 7)	TÜV Rheinland Polska	<p>Zwracamy uwagę, że w warunkach polskich zdarzają się przypadki, że posiadacz/właściciel tramwaju lub trolejbusu nie posiada własnej infrastruktury. Przykładowo kluby zrzeszające miłośników pojazdów</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Właściciel lub posiadacz tramwaju lub</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			szynowych. Zapis ustępu 7 artykułu 82 uniemożliwi przeprowadzenie badań technicznych tramwajów i trolejbusów podmiotów nie dysponujących własną infrastrukturą.	trolejbusu będzie zobowiązany do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury do badania technicznego.
		Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	W naszej opinii zachodzi obawa, że jednostki, eksploatujące tramwaje i trolejbusy nie będą spełniały określonych wymogów w zakresie posiadanej infrastruktury (dotyczy to np. specjalnych stanowisk do pomiaru hałasu, czy wydzielonych suchych i czystych torowisk z podkładami żelbetonowymi na tłuczniu) a ich wybudowanie może być nieuzasadnione ekonomicznie. Należy zaznaczyć, że nie zawsze właściciel lub posiadacz tramwaju lub trolejbusu jest właścicielem lub posiadaczem infrastruktury, w której przeprowadzane jest badanie pojazdu. Proponujemy zastąpienie słowa „posiadacz ” wyrazem „dysponent”.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Określenie „posiadanie” obejmuje również dysponowanie.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 83)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Zapis mówiący o pobieraniu opłaty za badanie techniczne i opłaty ewidencyjnej przed wykonaniem badania pojawił się już wcześniej w ustawie – Prawo o ruchu drogowym przy okazji wprowadzania ram prawnych dla projektu CEPiK 2.0., z tym że dotychczas nie wszedł w życie z uwagi na opóźnienia związane z realizacją projektu. Pomimo, że nie zaczął obowiązywać, wzbudzał i wzbudza kontrowersje co do jego interpretacji w kwestii płatności elektronicznych np. kartą płatniczą, czy też rozliczania się za badania techniczne pojazdów z przedsiębiorcami na podstawie faktur VAT z odroczonym terminem płatności. Aby temu zaradzić, proponujemy w projektowanym art. 83 dotychczasowe zapisy umieścić w ustępie 1 i dodać do tego artykułu nowe ustępy 2 i 3 o następującej treści: „2. W przypadku dokonywania opłaty, o której mowa w ust. 1, w obrocie bezgotówkowym za jej uiszczenie uważa się złożenie przez właściciela lub posiadacza pojazdu dyspozycji obciążenia rachunku bankowego, rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, rachunku	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Zaproponowano zapisy określające zasady płatności w obrocie bezgotówkowym.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>płatniczego w instytucji płatniczej lub instytucji pieniądza elektronicznego na podstawie polecenia przelewu, zapłaty za pomocą innego niż polecenie przelewu instrumentu płatniczego.</p> <p>3. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w zakresie w jakim wymaga się uiszczenia opłat przed wykonaniem badania technicznego pojazdu, gdy podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów najpóźniej w ostatnim dniu miesiąca, w którym zostało wykonane badanie techniczne pojazdu, wystawi jego właścicielowi lub posiadaczowi dowód księgowy określający przyszły termin uiszczenia opłat.”</p>	
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	<p>Proponujemy, aby punkty 1),2),3) art. 83 były zawarte ust. 1, natomiast dodać ust. 2 o brzmieniu:</p> <p><i>ust. 2 Zabrania się zaniżania opłat za badania techniczne oraz stosowania rzeczowych i usługowych „gratisów” z tego tytułu.</i></p> <p>Uzasadnienie: Obserwując prowadzenie działalności stacji kontroli pojazdów stwierdzamy, że wykonywanie badań technicznych łączone jest z udzielaniem użytkownikom pojazdów wszelkiego rodzaju „gratisów” doprowadziło do patologii w tym obszarze działalności. Stację kontroli pojazdów od momentu wprowadzenia ustawy o działalności regulowanej, konkurują między sobą nie solidnością wykonywania badań technicznych a dodatkową gratyfikacją klientów tj. obniżanie opłat, bezpłatne bony na: paliwo, myjnie, usługi warsztatowe itp.. Niestety przedłożony projekt zmian milczy w tym temacie a jako stowarzyszenie SIMP wielokrotnie podnosiliśmy ten poważny problem oraz dodatkowo był on jedną z wypracowanych tez tzw. Grupy Roboczej powołanej przez Ministerstwo Infrastruktury w 2014 roku. Nasze stowarzyszenie popiera wprowadzenie w tym artykule zapisu powodującego konieczność uiszczenia opłaty za badanie techniczne przed jego wykonaniem, natomiast sygnalizujemy, że należy w takim</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zaproponowano z zapisy zabraniające pobieranie opłat w innej wysokości niż określona w przepisach oraz przyjmowania korzyści materialnych lub osobistych przez przedsiębiorcę.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			przypadku w przepisach rozwiązać jeszcze problem dokonywania opłaty za badanie techniczne w obrocie bezgotówkowym.	
		Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	<p>Proponujemy określić sposób postępowania w przypadku płatności bezgotówkowych oraz przelewem z wydłużonym terminem płatności (wykonywanym np. na podstawie umowy pomiędzy flotą a podmiotem prowadzącym skp) poprzez oznaczenie dotychczasowej treści jako ustęp 1 i dodanie ustępów 2 i 3 o następującej treści:</p> <p><i>2. Opłaty, o których mowa w ust. 1 mogą być dokonywane w obrocie bezgotówkowym. W takim przypadku uznanie rachunku bankowego podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów winno nastąpić przed wykonaniem badania, z zastrzeżeniem ust. 3.</i></p> <p><i>3. W przypadku, gdy właściciel lub posiadacz pojazdu jest osobą prowadzącą działalność opłaty, o których mowa w ust. 1 mogą zostać uiszczone po przeprowadzeniu badania technicznego.</i></p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zaproponowano zapisy określające zasady płatności w obrocie bezgotówkowym.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>W dyrektywie znaleziono jeden zapis w art. 10</p> <p>2. Do celów swobodnego obrotu każde państwa członkowskie uznaje poświadczenie wydane przez stację kontroli pojazdów lub właściwy organ innego państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.</p> <p>Uważamy, że najważniejszą rolą urzędu państwowego jest otwartość w stosunku do potrzeb klienta i uproszczenie procedur. W związku z propozycją wykreślenia art. 71 ust. 1a proponujemy zapis</p> <p>Art. 84. 1. Organ dokonujący rejestracji pojazdu poświadcza termin następnego badania na podstawie badania technicznego wskazującego termin, w jakim należy przeprowadzić następne badanie zdatności do ruchu drogowego.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Proponowany zapis jest niejasny.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 2)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Odwołując się do Dyrektywy art. 10</p> <p>1. Stacja kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie zdatności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na jego terytorium, wydaje dla każdego pojazdu, który pozytywnie przeszedł takie badanie,</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Proponowany zapis jest niezgodny z dyrektywą, która w art. 10 nakazuje, że należy określić postać poświadczenia</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>poświadczenie na przykład w postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, naklejki, świadectwa lub jakiegokolwiek innej łatwo dostępnej informacji. Poświadczenie wskazuje termin, w jakim należy przeprowadzić następane badanie zdadności do ruchu drogowego. Zapis powinien być uproszczony, nie powinien odwoływać się do dokumentów, w których można dokonać wpisu tego terminu. Zaświadczenia wydawane przez Diagnostę , powinny zawierać odpowiednie pola, które będą wypełnione jeśli będą dotyczyć danego pojazdu. Taki zapis zobliguje także diagnostę do wyznaczania terminu następnego badania technicznego pojazdu po każdym badaniu zakończonym wynikiem pozytywnym Proponujemy więc następujące brzmienie:</p> <p>2. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, następny termin badania technicznego diagnosta określa po stwierdzeniu pozytywnego wyniku okresowego badania technicznego, jeżeli jest on wymagany.</p>	<p>o badaniu technicznym pojazdu (art. 10 ust. 1). Opis poświadczenia państwa członkowskie przekazują w określonym terminie Komisji (art. 10 ust. 2).</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 3-4)	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	<p>W odniesieniu do art. 84 ust. 3 i 4, uważamy że możliwość wcześniejszego wykonania badania technicznego ale nie więcej niż na 30 dni jest dobrym rozwiązaniem. Jednakże w każdej sytuacji data kolejnego badania technicznego powinna być liczona od daty pierwszej rejestracji pojazdów. Nie znajdujemy uzasadnienia dla możliwości wykonywania badania technicznego po dacie jego badania i uważamy że w sytuacji gdy mamy możliwość wykonania go na 30 dni wcześniej, zasady opisane w art. 84 ust. 5 powinny mieć zastosowanie do każdego badania przeprowadzonego po terminie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Bezpodstawne jest uniemożliwienie badania technicznego po terminie jego wykonania.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 3-5)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	<p>Art. 81 ust. 5 do 9 oraz art. 84 ust. 3 do 5</p> <p>Zaproponowano tutaj czasokresy badań technicznych pojazdów oraz wprowadzono sankcje dla ich właścicieli za zwłokę po przekroczeniu o 30 dni terminu przeprowadzenia badania. Proponowane zmiany są naszym zdaniem zbyt rygorystyczne gdyż właściciel pojazdu będzie karany dwukrotnie tzn. finansowo i zmuszony do dojazdu nieraz kilkaset kilometrów do siedziby stacji wzorcowej Transportowego Dozoru Technicznego. W naszej ocenie szczególnie ten drugi rodzaj</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>restrykcji nie ma żadnego uzasadnienia. Uważamy, że TDT w połączeniu ze Starostwami powinien skupić swoją uwagę na nadzorze SKP i diagnostów natomiast wykonywanie badań powinno pozostać w gestii istniejących stacji. Z naszej analizy wynika, że działające obecnie w Polsce ok 4600 stacji w zupełności jest liczbą wystarczającą i nie ma żadnego merytorycznego sensu, aby pojazdy z nieaktualnym badaniem technicznym miały mieć wykonywane badanie techniczne w nowobudowanych stacjach TDT. Jako stowarzyszenie uważamy, że należy wprowadzić zapisy w przepisach prawa nakładające na właściciela pojazdu sankcje z tytułu użytkowania pojazdu bez ważnych badań technicznych oraz odpowiedzialność posiadacza dowodu rejestracyjnego za stan techniczny pojazdu. Właściciel lub posiadacz pojazdu nie ponosi obecnie praktycznie żadnych konsekwencji, używając pojazd bez ważnych badań technicznych. Projektowana zmiana ma na celu wprowadzenie do ustawy - Prawo o ruchu drogowym zakazu prowadzenia pojazdu bez ważnych badań technicznych, a w konsekwencji także musi spowodować zmianę taryfikatora mandatów i punktów karnych.</p> <p>Dlatego proponujemy, aby wprowadzić następujący zapis: W art. 60 ust. 2 po pkt 5) dodaje się nowy pkt 6 w następującym brzmieniu:</p> <p style="padding-left: 40px;">6) używania pojazdu bez ważnych badań technicznych.</p> <p>Ponadto należy w załącznikach do rozporządzeń w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego (Dz. U. Z 2012 poz. 488) oraz w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. z 2013 r., poz. 1624 z późn. zm.) wprowadzić odpowiednią liczbę punktów i kwotę mandatu karnego za użytkowanie pojazdu bez ważnych badań technicznych.</p> <p>Naszym zdaniem zaproponowane wyżej rozwiązania w zupełności</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			wykluczą z naszych dróg pojazdy bez ważnych badań technicznych i nie będzie potrzeby budować stacji wzorcowych Transportowego Dozoru Technicznego.	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 4)	DEKRA Polska	Proponujemy rozszerzyć zapis art. 84 ust. 4 o przypadek badania przeprowadzanego do 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego i wyznaczanie terminu następnego okresowego badania technicznego od pierwotnie wyznaczonej daty badania technicznego.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 5)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Ponadto w projekcie zakłada się kontrowersyjne rozwiązanie polegające na wprowadzeniu podwójnej opłaty za badanie w sytuacji, gdy użytkownik pojazdu spóźni się na badanie techniczne ponad 30 dni. Dodatkowo badanie to ma być wykonywane tylko w 16 stacjach TDT. Pragniemy zwrócić uwagę na to, że zakres badania będzie identyczny jak standardowego badania okresowego. Bardzo dużą dolegliwością dla użytkownika pojazdu będzie ponoszenie kosztów samego dojazdu do stacji TDT (często ponad 200 km w jedną stronę), oraz wspomniana już podwójna opłata. Oczywiście widzimy w tym rozwiązaniu próbę zdyscyplinowania użytkowników pojazdów do wykonywania badań w terminie. W uzasadnieniu tego projektu brak jest jakiegokolwiek analizy skali problemu przeterminowanych badań technicznych. Według naszych informacji na stan z 31 grudnia 2015 r. wykonano 13 321 563 okresowych badań technicznych z wynikiem pozytywnym (dane CEP, na podstawie pobranych opłat ewidencyjnych). Pragniemy zwrócić uwagę, że według danych Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego płatników ubezpieczenia OC jest około 19 300 000. Jeżeli do badań z wynikiem pozytywnym dodamy 1 200 000 pojazdów kategorii M1, które pojawiają się na SKP po raz pierwszy po 3 latach, to suma badań z wynikiem pozytywnym oscyluje na poziomie około 14 500 000. Z tej analizy wynika, że około 5 000 000 pojazdów nie przyjeżdża na badania techniczne. Należy sobie zadać pytanie czy 16 stacji TDT, będzie w stanie wykonać tyle badań rocznie. Dlatego też proponujemy rozwiązanie opracowane przez nas poniżej, które uzależnia termin badania technicznego od daty pierwszej rejestracji, a	<u>Uwaga uwzględniona</u> Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygowano z tworzenia ww. centrów.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			jako sankcję ustanawia obowiązek skrócenia terminu badania technicznego o okres spóźnienia.	
		Automobilklub Polski	<p>W kwestii regulacji dotyczącej badań technicznych po terminie ich ważności na odrębnej stacji kontroli, (podwójna opłata) konieczne jest wyłączenie spod tej regulacji pojazdów historycznych. Specyfika tych pojazdów jak i cały system uregulowań, łącznie z przepisami ubezpieczeniowymi pojazdy te traktuje inaczej (umowy krótkoterminowe OC) i zasada ta powinna być tu zachowana.</p> <p>Uważam także za złą, propozycję zaostrzenia badań pojazdów po terminie. Zaproponowane w tym zakresie przepisy powinny być wykreślone. Zła pogoda, choroba właściciela pojazdu, dłuższy remont pojazdu, wyjazd właściciela za granicę nie mogą oznaczać podwójnej opłaty za badanie techniczne, na które czasem trzeba dostarczyć pojazd ponad 100 km. To nie jest także działanie proekologiczne.</p> <p>W nowym art. 84 ust. 5 proponuję kropkę zastąpić wyrazami „oraz pojazdu historycznego”.</p> <p>Pojazdy historyczne mają szczególne uregulowania, np. w przytoczonej ustawie ubezpieczeniowej, gdzie dopuszcza się okres krótkoterminowego ubezpieczenia, nie krótszy niż 30 dni. Nie jest wymagana też ciągłość umów. Dla zachowania, spójności tych ustaw, charakteru tych pojazdów faktu, że są one rzadko wprowadzane do ruchu należy przyjąć, że nie powinny być traktowane jak „zwykłe pojazdy” i wyłączenie powinno je obejmować.</p> <p>Wykreślenie nowego art. 84 ust.4 pkt 1 oraz art. 84 ust.5 byłoby też satysfakcjonujące.</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>
		Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR	<p>W nowym art. 84 ust. 5 nowelizowanej ustawy proponuję kropkę zastąpić wyrazami „oraz pojazdu historycznego”</p> <p>Pojazdy historyczne mają szczególne uregulowania, np. w przytoczonej ustawie ubezpieczeniowej, gdzie dopuszcza się okres</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>krótkoterminowego ubezpieczenia, nie krótszy niż 30 dni. Nie jest wymagana też ciągłość umów. Dla zachowania, spójności tych ustaw, charakteru tych pojazdów, faktu, że one rzadko wprowadzane do ruchu należy przyjąć, że nie powinny być traktowane jak „zwykłe pojazdy” i wyłączenie powinno je obejmować.</p> <p>Wykreślenie nowego art. 84 ust.4 pkt 1 oraz art. 84 ust.5 byłoby też satysfakcjonujące.</p>	<p>terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów,</p>
		<p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)</p>	<p>W przedstawionym do konsultacji społecznych projekcie zakłada się w przypadku gdy właściciel, użytkownik pojazdu spóźni się na badanie techniczne więcej jak 30 dni wprowadzenie podwójnej opłaty za przeprowadzenie tego badania. Co więcej badanie takie będzie mogło być przeprowadzone jedynie na jednej z 16 stacji (wzorcowych) prowadzonych przez TDT. Jest to zapis bardzo kontrowersyjny w naszej opinii chociaż można doszukać się elementu dyscyplinującego użytkowników pojazdów. Jednak zapis w przedstawionym brzmieniu jest zapisem zbyt rygorystycznym i nie uwzględnia zdarzeń losowych jak choroba, wyjazd lub inne obiektywne przyczyny uniemożliwiające przedstawienie pojazdu do badania technicznego w wyznaczonym terminie. Jest też możliwość osiągnięcia efektu odwrotnego, czyli jak właściciel się spóźnił z badaniem to już nie pojedzie go wykonać. Efekt takiego działania można zilustrować na podstawie zależności zwanej w ekonomii jako Krzywa Laffera. Im więcej narzuconych zostanie obostrzeń i nakazów , tym skutek będzie zupełnie odwrotny do zamierzonego celu! Może to prowadzić do patologii w systemie badań okresowych. W naszej ocenie OKRD są w stanie wyeliminować pojazdy poruszające po drogach publicznych bez ważnych badań technicznych w ramach kontroli oraz poprzez nałożenie mandatu karnego nakładanego na kierującego takim pojazdem do usunięcia pojazdu z drogi, pod warunkiem zapisania tego w ustawie. Jednocześnie ustawodawcy umknął ważny zapis z rzeczonyj dyrektywy:</p> <p>Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdatne do</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji. Posiadacz dowodu rejestracyjnego oraz, w stosownych przypadkach, użytkownik pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatności do ruchu drogowego.</p> <p>Jest to zapis niekonstytucyjny. Należy zauważyć, że zapis ten dotyczy posiadaczy pojazdów, którzy przez pewien czas nie eksploatowali pojazdów w terminie przypadającego przeglądu. Przykładem może być właściciel, który udając się na badanie techniczne miał zdarzenie drogowe np. kolizję. Naprawa pojazdu od kolizji trwałą np. 60 dni. Fakt niewykonania badania technicznego w wyznaczonym terminie nie generuje żadnego zagrożenia ani też nie jest sprzeczny z prawem. Do naruszenia obowiązujących przepisów dochodzi dopiero w przypadku wprowadzania do ruchu pojazdów, których stan techniczny nie został zweryfikowany przez wyznaczony organ, i tylko w tych konkretnych przypadkach mogłyby podlegać sankcjom np. poprzez wyznaczenie opłaty przeznaczonej na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów w proponowanej wysokości 500 zł.</p> <p>Sytuację tą próbowaliśmy unormować propozycją w art. 66 po pkt 1g dodaje się pkt 1h oraz 1i w brzmieniu:</p> <p>1h) Pojazd uczestniczący w ruchu powinien posiadać ważne badania techniczne jeżeli go dotyczą.</p> <p>Który to zapis daje podstawy prawne takiego działania.</p> <p>Wnioskujemy o wykreślenie w całości.</p>	
		Instytut Transportu Samochodowego	<p>Art. 84 ust. 5 projektu ustawy prd proponujemy wykreślić</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>W trakcie dyskusji nad przedmiotowym projektem prd na Konferencji „Badania Techniczne w Świetle Obowiązujących Przepisów 2016” wpłynęło wiele uwag postulujących, aby pojazdy przedstawiane do badania w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczanej dacie badania były przeprowadzane na wszystkich SKP bez żadnych ograniczeń. Zdaniem środowiska zajmującego się badaniami technicznymi wystarczająco uciążliwa będzie sankcja finansowa za</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			nieterminowe przedstawienie pojazdu do badania i nie ma wystarczających przesłanek, żeby badania te wykonywane były wyłącznie na stacjach kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. Uwzględniając krajowe realia, w tym geograficzne, mało prawdopodobne jest zorganizowanie sprawnego systemu badań w pojedynczych wyznaczonych stacjach kontroli pojazdów TDT nie powodującego niezadowolenia przedsiębiorców oraz właścicieli pojazdów. Szereg przypadków losowych np. długotrwałe naprawy autobusów, losowe pobyty osób chorych w szpitalach, itd. będą wymuszały w nieuzasadniony sposób uciążliwości dla przedsiębiorców i obywateli.	
		Polski Związek Motorowy (PZM) 2	W art. 84 ust. 5 proponuje się poszerzyć grupę pojazdów wyłączonych z obowiązku przedstawiania pojazdu do kontroli w stacji kontroli pojazdów TDT o pojazdy zabytkowe. Pojazdy te są użytkowane rzadko, często podlegają długoterminowym naprawom lub renowacjom, w związku z powyższym mogą mieć problem z dotrzymaniem terminu badania stanu technicznego. Nie stanowią natomiast szczególnego zagrożenia na drogach. Do rozważenia jest również włączenie do grupy wyłączonej z badania w stacjach TDT, pojazdów powypadkowych, gdy przekroczenie 30 dniowego terminu jest związane z czynnościami policyjno-kontrolnymi, a następnie naprawczymi.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygowano z tworzenia ww. centrów.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	Nowa propozycja rozporządzenia w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów, przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych naszym zdaniem została przygotowana w sposób wyjątkowo korzystny dla Transportowego Dozoru Technicznego. W tabeli znajduje się bowiem kilka zapisów, które potwierdzają, że TDT za przeprowadzenie badania technicznego będzie pobierało dużo wyższą opłatę za przeprowadzenie badania technicznego, w porównaniu z pozostałymi stacjami kontroli pojazdów (np. opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie, która ma być pobierana przez TDT	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygowano z tworzenia ww. centrów.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>stanowi wartość dwukrotnie wyższą w porównaniu do opłaty standardowej, która pobierana jest przez pozostałe SKP).</p> <p>Uważamy, że na każdej stacji kontroli pojazdów można wykonać np. badanie techniczne pojazdu po terminie, bez potrzeby budowania i kierowania pojazdu na odrębne stacje kontroli pojazdów. Zwiększona opłata rzeczywiście będzie piętnowała nieprawidłowe zachowania właścicieli pojazdów. Opłaty podwyższone, za przeterminowanie badania powinny być pobierane we wszystkich stacjach z uprawnieniami do wykonywania badań technicznych w wymaganym zakresie.</p> <p>Proponowany cennik odzwierciedla nasze oczekiwania oraz podmiotów przeprowadzających badania techniczne. Należy jednak wspomnieć o innych aspektach związanych z pobieraniem opłat za wykonane badania techniczne i wykonane czynności na Stacjach Kontroli Pojazdów. Uważamy, że właściwości ściśle technicznych nie należy łączyć z czynnościami administracyjnymi - konkretnie dotyczy wystawienia zaświadczenia (nie duplikatu), czy wypisu z rejestru badań technicznych, za które nie ustalono opłaty.</p>	
		Związek Dealerów Samochodowych	<p>Zastrzeżenia branży dealerskiej budzi zapis proponowanego art. 84 ust. 5 PRD, zgodnie z którym w przypadku wykonania badania technicznego po wyznaczonej dacie poprzedniego termin następnego okresowego badania technicznego będzie liczony od daty przeprowadzenia tego badania., a nie od daty zakończenia ważności poprzedniego. W naszej ocenie będzie to w dalszym ciągu prowadzić do „oszczędności” ze strony właścicieli pojazdów i używania pojazdów przez krótkie (mając na uwadze treść projektowanego art. 84 ust. 5 - mniejsze niż 30 dni) okresy czasu bez ważnego badania technicznego. Co więcej, brak „doliczenia” okresu bez badania do okresu następnego badania w kontekście „sankcji” z art. 84 ust. 5 PRD skutkować może dalszym pogłębieniem patologii. Należy bowiem zauważyć, że za brak badania technicznego nie ma obecnie (i projekt nie przewiduje jej wprowadzenia) żadnej bezpośredniej sankcji oprócz zatrzymania</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			dowodu rejestracyjnego pojazdu. A skoro za jazdę bez dokumentu grozi jedynie kara grzywny, która może być nałożona mandatem karnym, to oczywiste jest, że część kierowców starych, zdezelowanych pojazdów (którzy już teraz świadomie nie jeżdżą lub spóźniają się na badania) tym bardziej nie pojedzie na stację Transportowego Dozoru Technicznego. Proponowane w projekcie rozwiązanie spowoduje zatem pogorszenie stanu bezpieczeństwa na drogach i dalszy spadek ilości badań technicznych. Wprowadzenie rozwiązania, że data ważności badania będzie liczona zawsze od daty zakończenia ważności poprzedniego wydaje się być w naszej ocenie kluczowe.	
		Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	Kolejną sprawą, jaką jesteśmy zmuszeni podnieść w naszej opinii to, karanie obywateli za nieterminowe wykonanie okresowego badania technicznego i zmuszanie właścicieli pojazdów do wykonywania takich badań na SKP prowadzonej przez TDT. Jest niezgodne z konstytucyjną zasadą równości wobec prawa i poważnie narusza swobody obywatelskie. Proponowana w tym przypadku podwójna wysokość opłaty za badanie to niczym nieuzasadniona sankcja finansowa. Koszt działania SKP jest porównywalny, dlatego na stacjach TDT, do której trzeba będzie jeszcze dojechać kilkadziesiąt kilometrów opłata będzie podwójnie za taką samą usługę. Co w sytuacji, kiedy właściciel nie stawi się na badanie, ponieważ auto będzie miało awarię trudną do usunięcia przed terminem badania, właściciel będzie przebywał w szpitalu, pojazd będzie po wypadku ... sytuacje można mnożyć – gdzie wtedy należy wykonać badanie techniczne? jeżeli na SKP TDT to, dlaczego za podwójną opłatą?	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygowano z tworzenia ww. centrów.
		Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	ponieważ zgodnie z proponowanym art. 82 ust. 7 badań technicznych tramwaju i trolejbusu nie przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów to tramwaje i trolejbusy należy dodać do pojazdów wyłączonych z obowiązku przeprowadzenia okresowego badania technicznego na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku przedstawienia ich do okresowego badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania. Nasza	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Zrezygowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygowano z tworzenia ww.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>propozycja jest następująca:</p> <p>W przypadku przedstawienia pojazdu do okresowego badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego, okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, z wyłączeniem ciągników rolniczych, przyczep rolniczych, czterokołowców lekkich, motorowerów i pojazdów, o których mowa w art. 78a oraz tramwajów i trolejbusów.</p>	centrów.
		Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	<p><i>Art. 84 ust. 5 W przypadku przedstawienia pojazdu (...) w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego, okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, z wyłączeniem ciągników rolniczych, przyczep rolniczych (...)</i></p> <p>Oraz w połączeniu z: Rozdział 4 Stacje kontroli pojazdów</p> <p><i>Art. 86 ust. 4 Na stacji (...) Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza się:</i></p> <p>1) <i>okresowe badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie(...).</i></p> <p>Należy docenić propozycję szerokiego korytarza czasowego (miesiąc zamiast wyznaczonej daty) na terminowe wykonanie badania technicznego. Uciążliwość proponowanego rozwiązania dla kierowców spóźniających się (często z przyczyn losowych - marynarze, osoby pracujące za granicą, długie pobyty w szpitalach, przedłużająca się naprawa samochodu, itp.) na badanie jest jednak zbyt duża, a przez to może odnieść skutek odwrotny od zamierzonego. Nie zachęci nikogo do wykonania „przeteterminowanego” badania, raczej spowoduje, że część kierowców w ogóle nie zgłosi się na to badanie. Kierowcy, którzy przekroczyli termin badania z przyczyn losowych lub niezawinionych będą oburzeni taką restrykcją. Za brak badania technicznego nie ma</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>obecnie (i projekt nie przewiduje jej wprowadzenia) żadnej sankcji oprócz zatrzymania dowodu rejestracyjnego. Skoro za jazdę bez dokumentu grozi jedynie mandat karny w wysokości 50 zł, to oczywiste jest, że część kierowców niesprawnych, zdezelowanych pojazdów, którzy już teraz świadomie nie jeżdżą lub spóźniają się na badania tym bardziej nie pojedzie na stację TDT. Proponowane w projekcie rozwiązanie spowoduje zatem pogorszenie stanu bezpieczeństwa na drogach i dalszy spadek ilości BT. Proponuje się uwzględnienie propozycji wspomnianej w punkcie 5 OSR grupy roboczej:</p> <p>(1) dopełnianie terminu badania do pełnego roku, wtedy „spóźnialscy” będą mieli po prostu krótszy termin do kolejnego badania (w tym celu należy wykreślić pkt 2 z art. 84 ust. 4),</p> <p>(2) wprowadzenie sankcji za brak badania technicznego w postaci mandatu karnego w wysokości, co najmniej dwukrotnej ceny badania oznakowanie pojazdu naklejką z widocznym terminem ważności badania oraz udzielenie uprawnienia do sprawdzania tego terminu oprócz policji także strażom miejskim i gminnym. Należy też określić sposób postępowania w przypadku badania w SKP, OSKP lub poza nimi wobec ciągników i przyczep rolniczych (a także specjalnych) przedstawionych do badania w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania.</p> <p>W przypadku przekroczenia przez właściciela (posiadacza) pojazdu, ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej lub specjalnej przeznaczonej do łączenia z nim terminu 30 dni po wyznaczonej dacie badania, badanie techniczne przeprowadza się wyłącznie w okręgowej stacji kontroli pojazdów, za które stacja pobiera opłaty analogiczne do opłat za przeterminowane badanie innych pojazdów.</p>	
		Polski Caravanning	... Zapis odnoszący się do tzw. przeterminowanych kierowców-pojazdów. Skoro intencją pomysłodawców jest zdyscyplinowanie kierowców, to chybionym zamysłem może okazać się sankcja dla przeterminowych, gdy pomyśleć o pojazdach w trakcie napraw -	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>począwszy od wymiany silnika, przez dostawę niezbędnych elementów konstrukcyjnych dla napraw zgodnie ze sztuką (przykładem niech będzie czas oczekiwania na szyby, elementy poszycia dla przyczep i kamperów).</p>	<p>terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów(3).</p>
		Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	<p>Taki zapis nie wynika z merytorycznego uzasadnienia. Przykładowo, właściciel pojazdu może nie wykonać badania w terminie 30 dni z następujących powodów:</p> <p>a) wypadki losowe np. pobyt w szpitalu, zachorowania,</p> <p>b) pojazd uczestniczył w kolizji lub wypadku i jego naprawa może potrwać dłużej niż 30 dni,</p> <p>c) wyjazd właściciela za granice Polski itp.</p> <p>Zatem nie można karać właściciela pojazdu za to, że ma do stacji TDT dojechać np. 100 km lub więcej w jedną stronę, ponieważ takich stacji będzie mało w województwie.</p> <p>W przypadku wykrycia usterki podczas badania technicznego właściciel pojazdu ponownie będzie musiał pokonać tę trasę. W takim przypadku wiąże się to z dodatkowymi kosztami. Wiąże się to również ze stratą czasu (dojazd do stacji kontroli, oczekiwania w kolejce na badania i powrót do miejsca zamieszkania). Jeżeli pojazd jest niedopuszczony do ruchu, pojazd powinien być dowieziony na stację kontroli na lawecie.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	<p>Zastanawia konieczność badania pojazdu w stacji TDT po przekroczeniu terminu 30 dni od terminu badania technicznego. Takim pojazdem należy dojechać do stacji TDT, ale pojazd nie ma badań więc nie powinien uczestniczyć w ruchu, koszt wynajęcia lawety na odcinku nawet kilkuset kilometrów (np. Gołdap - Olsztyn - Gołdap ponad 300 km w dwie strony). Czy koszty, trudności nie spowodują efektu odwrotnego. Czy większa opłata nie stanowiłaby dostatecznie dużej sankcji dla właściciela pojazdu za przekroczenie terminu badań. A co w przypadku pojazdu, który jest w naprawie, któremu upłynął termin ważności badania?</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Za nieuzasadniony należy uznać przepis nakazujący wykonanie okresowego badania technicznego na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego z powodu przedstawienia pojazdu do tego badania w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego. Okresowe badanie techniczne pojazdu - wykonane w terminie czy po jego przekroczeniu - powinno być przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów prowadzonej przez przedsiębiorcę wpisanego do rejestru. Zakres badania, wykorzystywane urządzenia, uprawnienia diagnosty są dokładnie takie same bez względu na to, czy jest to przed czy po terminie. Nie istnieją żadne racjonalne przesłanki, aby badanie po terminie było wykonywane w sposób „szczególny”.</p>	
		Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL	<p>Wprowadzenie takiego przepisu spowoduje jednakowe potraktowanie (ukaranie) osób ewidentnie uchylających się od wykonywania przeglądów w terminie z osobami, które spotkały niezawinione przypadki losowe np. pobyt w szpitalu, przedłużenie delegacji służbowej, wydłużenie naprawy samochodu lub po prostu przeoczenie upływającego terminu przeglądu.</p> <p>Naszym zdaniem zmiany powinny zmierzać raczej do wprowadzenia np. możliwości wykonania przeglądu w SKP z opóźnieniem, jednak z obowiązkiem uiszczenia dodatkowej opłaty i przesłania przez SKP do TDT, specjalnego formularza, za pomocą którego ten fakt będzie mógł zostać zarejestrowany. Zapewni to kontrolę przypadków opóźnionego przeglądu i ewentualne podjęcie dalszych środków wobec nadużywających ww. możliwości.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww. centrów.</p>
		Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	<p>Stanowczo sprzeciwiamy się wprowadzeniu obowiązkowego wykonania badania technicznego w wyznaczonych stacjach Transportowego Dozoru Technicznego w przypadkach, gdy upłynął termin następnego badania technicznego o więcej niż 30 dni. Obowiązek taki będzie w praktyce jedynie uciążliwością i karą jedynie organizacyjną, bowiem zakres badania takiego pojazdu nie będzie inny aniżeli badania pojazdu, który zostanie poddany kontroli w czasie ważności</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z obowiązku dokonywania badań technicznych po terminie w Centrum Badań Technicznych TDT, a także zrezygnowano z tworzenia ww.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>poprzednich badań. Brak przeprowadzenia badania technicznego pojazdu w wyznaczonym okresie nie zawsze jest bowiem spowodowane przez zaniedbanie posiadacza pojazdu. Występują różne przypadki losowe (awaria pojazdu za granicą, zatrzymanie pojazdu przez służby, wypadek, poważna naprawa itp. j. Uważamy, że ewentualnie w przypadkach zawinionych przez posiadacza pojazdu powinna być zastosowana kara w postaci wyższego kosztu badania technicznego takiego pojazdu, która będzie wystarczająco dyscyplinująca.</p>	centrów.
		Fundacja Recyklingu Rewitalizacyjnego	<p>... nie sposób wskazać żadnej przesłanki, dla której nieprzeprowadzenie przez posiadacza badań technicznych pojazdu w terminie miałyby skutkować koniecznością wykonania tegoż badania w wysokospecjalistycznej jednostce, jaką ma być stacja kontroli pojazdów TDT. Zgodnie z załączonym projektem rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania, zakres przedmiotowy badania przeprowadzanego po terminie będzie taki sam jak zakres okresowego badania technicznego, przeprowadzanego w zwykłej stacji kontroli pojazdów. Tworzenie odrębnej procedury dla pojazdu, który przez pewien okres pozostawał bez aktualnych badań technicznych nie ma uzasadnienia merytorycznego. Proponowane rozwiązanie oznaczałoby natomiast zbędną uciążliwość dla posiadaczy, którzy po przerwie w eksploatacji chcieliby przywrócić pojazd do ruchu. Liczba stacji TDT będzie ograniczona. Konieczność transportu pojazdu, niekiedy przez kilkadziesiąt kilometrów, może przynieść efekt odwrotny od zamierzonego: właściciele będą eksploatować pojazdy w ogóle nie przeprowadzając kolejnych badań technicznych. Zjawisko takie może mieć miejsce zwłaszcza na obszarach wiejskich, gdzie kontrole policyjne dokonywane są rzadziej aniżeli w miastach. Warto zwrócić</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Jw.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>uwagę na pewną niekonsekwencję zawartą w projekcie: z jednej strony przewiduje on możliwość przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych w miejscu ich eksploatacji, z uwagi na fakt iż dojazd do okręgowej SKP zniechęca rolników do przeprowadzania badań i zwiększa liczbę ciągników używanych bez ważnego przeglądu technicznego. Z drugiej strony przewidziane zostały znacznie wyższe i niczym nieuzasadnione obostrzenia dla posiadaczy pojazdów przez pewien czas nieeksploatowanych, którzy chcieliby przywrócić je do ruchu. Można się spodziewać, iż finalny skutek będzie analogiczny jak w przypadku obecnie obowiązujących przepisów odnośnie badań ciągników.</p> <p>Zastrzeżenia odnoszą się także do podwójnej opłaty za poddanie badaniu technicznemu pojazdu w terminie dłuższym niż 30 dni od wyznaczonej daty. Również w tym przypadku brak jakichkolwiek merytorycznych przesłanek przemawiających za drastycznym podwyższeniem opłaty za badanie techniczne, którego zakres niczym nie będzie się różnić od badań okresowych. Po raz kolejny mamy natomiast do czynienia z bezzasadnym obciążeniem dla posiadaczy pojazdów, które wywołać może efekt odwrotny od zamierzonego - skłaniając do podejmowania ryzyka eksploatacji pojazdów bez wykonywania okresowych badań technicznych.</p> <p>Niepokoiki również zawarta w uzasadnieniu do projektu sugestia, że celem proponowanych rozwiązań jest nałożenie sankcji na osoby, które nie wykonują badań technicznych w wyznaczonych terminach. Jest to podejście bazujące z góry na fałszywych przesłankach. Fakt niewykonania badania technicznego w wyznaczonym terminie sam z siebie nie powoduje zagrożenia w ruchu drogowym. Do naruszenia obowiązujących przepisów dochodzi dopiero w przypadku wprowadzania do ruchu pojazdów, których stan techniczny nie został zweryfikowany przez wyznaczony organ, i tylko takie przypadki powinny podlegać sankcjom. Tymczasem nie każdy samochód lub motocykl jest używany w ruchu drogowym. Nie do rzadkości należą</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>przypadki, kiedy posiadacz przechowuje pojazd przez kilka czy nawet kilkanaście lat. Przyczyn może być wiele: od poszukiwania części zamiennych poprzez zły stan zdrowia posiadacza aż po świadomą decyzję niekorzystania z pojazdu. Nie istnieje żadna przesłanka, aby w takich sytuacjach w jakikolwiek sposób karać posiadaczy za niewykonywanie kolejnych badań technicznych. Ani w prawie krajowym, ani wspólnotowym nie ma uzasadnienia dla takich praktyk. Art. 66 Prawa o ruchu drogowym, określający warunki techniczne pojazdów, wyraźnie stanowi iż dotyczą one jedynie pojazdów uczestniczących w ruchu. Podobnie w kluczowej dla systemu badań technicznych dyrektywie Parlamentu Europejskiego nr 2014/45/WE widnieje jednoznaczny zapis, iż „Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdadne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji”.</p> <p>Zobowiązanie posiadaczy pojazdów do zachowania ciągłości badań technicznych rodzi również problemy z konstytucyjnego punktu widzenia. Występująca w polskim prawie ochrona prawa własności i posiadania opiera się na tzw. triadzie uprawnień właścicielskich. Składa się na nią:</p> <ul style="list-style-type: none"> • prawo do posiadania rzeczy, • prawo do korzystania z rzeczy, oraz • prawo do rozporządzania rzeczą. <p>Każdy z wymienionych elementów nie jest obowiązkiem, a jedynie uprawnieniem posiadacza. Nie można zobowiązać właściciela do tego, by eksploatował posiadaną rzecz ani też - jeżeli z danej rzeczy nie korzysta - by utrzymywał ją w stanie gotowym do eksploatacji. Z punktu widzenia polskiej ustawy zasadniczej będzie tu mieć zastosowanie określona w art. 31 ust. 3 Konstytucji zasada proporcjonalności. Wymuszanie weryfikacji stanu technicznego pojazdów, które w ruchu drogowym nie uczestniczą nie może być w żadnym razie uznane za</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>proporcjonalną ingerencję w dysponowanie własnością. Warto podkreślić, że skłanianie posiadaczy do zachowania ciągłości badań byłoby równoznaczne z koniecznością przeprowadzenia remontu - którego koszt w niektórych przypadkach byłby liczony w tysiącach złotych - jedynie po to, by poddać kontroli obiekt, który i tak nie wyjedzie na drogi.</p> <p>Biorąc pod uwagę wyżej wskazane przesłanki uważamy, że nie należy wprowadzać odrębnego trybu przeprowadzania badań technicznych po terminie. Zasady przeprowadzania badań technicznych pojazdów w terminie przekraczającym 30 dni od wyznaczonej daty jak również stawki za tego rodzaju badania powinny pozostać na tym samym poziomie jak w przypadku terminowo przeprowadzanego przeglądu. Uważamy, że należy skoncentrować się na wprowadzeniu skutecznych sankcji za wprowadzanie do ruchu pojazdów nieposiadających aktualnych badań technicznych, co dziś z uwagi na niejednoznaczną interpretację przepisów jest problematyczne. W pierwszej kolejności należy wprowadzić jednoznaczny zapis, że jedynie pojazdy posiadające aktualne badanie techniczne (lub dopuszczenie pojazdu przez organ rejestrujący na podstawie pozwolenia czasowego) uznawane są za dopuszczone do ruchu. Taka regulacja umożliwi Policji stosowanie mandatów w kwocie analogicznej jak w przypadku poruszania się pojazdem niezarejestrowanym. Ponadto w przepisach określających częstotliwość wykonywanych badań musi znaleźć się jednoznaczny zapis, że w przypadku przekroczenia terminu kolejne badanie techniczne należy wykonać przed wprowadzeniem pojazdu do ruchu. Taki zapis pozwoli uniknąć wszelkich wątpliwości w tym zakresie.</p>	
		<p>Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud</p>	<p>Wykreślić art. 84 ust.5 Proponujemy aby w przypadku przedstawienia pojazdu do badania technicznego po upływie 30 dni od terminu określonego w dowodzie rejestracyjnym lub zaświadczeniu, badanie mogło być nadal wykonane na każdej SKP, a termin następnego badania był ustalany od daty, która</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u> Jw.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>jest w dowodzie rejestracyjnym (zaświadczeniu). Uzasadnienie: Nie ma powodu do zmuszania właściciela takiego pojazdu do badania na SKPTDT. Jedna stacja TDTSKP w województwie to niekiedy konieczność przejechania ponad 100 km. Pozostawienie możliwości wykonania badania na każdej stacji i zapis, że termin następnego badania jest ustalany od daty następnego badania określonej w dowodzie rejestracyjnym będzie wystarczającym elementem dyscyplinującym właścicieli pojazdów.</p>	
		Stowarzyszenie Komisów.pl	<p>Nowelizacja ustawy w art. 84 ust. 5 wprowadza zapis nakładający na właścicieli pojazdów obowiązek, polegający na przeprowadzeniu badania technicznego jedynie na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego w związku z przekroczeniem o 30 dni terminu okresowego badania technicznego. Jesteśmy przeciwni wprowadzeniu tego przepisu ponieważ naszym zdaniem jest on niezgodny z dyrektywą 2014/45/UE oraz przyczyni się do karania osób, które nie z własnej winy przekroczyły ten termin. Chcielibyśmy w tym miejscu wskazać że Polskie przepisy dotyczące częstotliwości badań technicznych dla pojazdów kategorii Mi i Ni, są dwukrotnie bardziej restrykcyjne niż minimalne wymogi dotyczące badań zdatności do ruchu drogowego zapisane we wdrażanej do przepisów polskiego prawa dyrektywie Unijnej.</p> <p>Zapis ten dotknie między innymi właścicieli aut po wypadku spowodowanym nie z ich winy. Proces likwidacji szkody z ubezpieczenia OC sprawcy, często trwa bardzo długo. Uniemożliwia to przeprowadzenie okresowego badania technicznego w terminie. W podobnej sytuacji będą osoby obłożnie i przewlekle chore oraz pracujące na kontrakcie zagranicznym i marynarze wyjeżdżający z Polski na 3, 6 lub więcej miesięcy. Nie mają one możliwości wykonania badania technicznego w terminie. Podobnych przykładów można znaleźć wiele... Dlatego właściciel auta w takim przypadku ma ponosić</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Jw.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>dodatkową karę?</p> <p>Niezgodność art. 84 ust. 5 z dyrektywą 2014/45/UE, naszym zdaniem polega na dyskryminacji obywateli ze względu na miejsce zamieszkania. Zgodnie z Artykułem 21 dyrektywy 2014/45/UE dotyczącym Sankcji: „Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji (...). Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstrasżające i niedyskryminujące.”</p> <p>Mieszkańcy mniejszych miejscowości mają często kilkadziesiąt lub więcej kilometrów do dużych miast w których będą zlokalizowane stacje TDT. Odległość tą z wykorzystaniem „pomocy drogowej” lub innego środka transportu, często będą musieli przebyć kilkakrotnie. Ze względu na odległość do SKP i potrzebny na dotarcie tam czas, koszty przeprowadzenia takiego badania technicznego mogą być kilkadziesiąt razy wyższe niż dla mieszkańców dużych miast. Biorąc pod uwagę ilość spraw którymi zajmować się będą mogły wyłącznie stacje kontroli prowadzone przez TDT, kolejki do nich będą bardzo długie co również będzie zdecydowanie bardziej dotkliwie dla mieszkańców wsi i małych miasteczek oddalonych od miast wojewódzkich. W konsekwencji mieszkańcy mniejszych miejscowości będą ponosić o wiele większe koszty za te same „wykroczenie” niż mieszkańcy dużych miast.</p> <p>Według nas, karani powinni być wyłącznie kierowcy poruszający się po drogach publicznych niesprawnym autem lub bez ważnego badania technicznego. Samochody które stoją nieużytkowane, nie zanieczyszczają środowiska i nie stwarzają zagrożenia w ruchu drogowym.</p>	
		Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	Projekt w żaden sposób nie uwzględnia specyfiki napraw dużych pojazdów. Przykładem tego jest opisane w art. 84 ust. 5 badanie okresowe pojazdu po 30 dniach od wyznaczonego terminu badania za podwójną opłatą i tylko na stacji TDT. Ze względu na stopień skomplikowania budowy autobusów czy specjalistycznych pojazdów ciężarowych nie zawsze jest możliwe zakończenie naprawy poawaryjnej w terminie analogicznym do terminu wyznaczonego dla pojazdów	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Jw.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			osobowych. Wnioskujemy zatem o potrojenie a przynajmniej podwojenie wskazanych terminów dla pojazdów powyżej 3,5 tony.	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 5 i art. 86 ust. 4 pkt 1)	Transport i Logistyka Polska (TLP)	<p>Poważny sprzeciw budzi propozycja nowego brzmienia przepisów art. 84 ust. 5 i art. 86 ust. 4 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym wprowadzających zasadę, że właściciele (posiadacze) pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie, są obowiązani wykonywać te badania na jednej z 16 stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez Transportowy Dozór Techniczny.</p> <p>W tym miejscu chcielibyśmy zwrócić uwagę na obowiązujące przepisy art. 78a ustawy Prawo o ruchu drogowym pozwalające na czasowe wycofanie pojazdów z ruchu na okres od 2 do 24 miesięcy, przy czym okres ten może być przedłużony tak, aby łączny okres wycofania pojazdu nie przekroczył 48 miesięcy. Te pojazdy co do zasady przedstawiane są do badań technicznych po upływie wymaganego terminu badań, co w przypadku przyjęcia zaproponowanego rozwiązania rodziłoby znaczne koszty ze względu na fakt, iż w przeważającej części przypadków wymagać to będzie dojazdu ponad 200 km w obie strony. Uważamy, że nie ma jakiegokolwiek ratio legis dla wprowadzania takich nieproporcjonalnych utrudnień i obciążeń związanych z koniecznością wykonywania badań w razie przekroczenia ich terminu ważności wyłącznie na SKP należących do TDT.</p> <p>Brak możliwości wykonania badania technicznego w wyznaczonym terminie wynikać może także z okoliczności losowych charakterystycznych dla transportu drogowego, takich jak: zajęcie pojazdu przez organy kontrolne innego państwa do czasu wyjaśnienia spornej sprawy administracyjnej, celnej lub karnej, konieczność poddania pojazdu specjalistycznej naprawie, której czas przekroczy zakładany okres 30-dni lub unieruchomienie pojazdu za granicą z przyczyn losowych (np. stan kłęski żywiołowej obejmujący tereny przez które przebiega trasa powrotna pojazdu, strajk pracowników celnych,</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Jw.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>czasowe zablokowanie trasy/przeprawy promowej/tunelu przez imigrantów itp.)</p> <p>Mając na uwadze powyższe stoimy na stanowisku, że zaproponowane rozwiązanie w przepisach art. 84 ust. 5 i art. 86 ust. 4 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym jest niezgodne z zasadą racjonalnej legislacji oraz z zasadą proporcjonalności. Ponadto, generuje dodatkowe nieuzasadnione koszty dla przedsiębiorców i innych osób dysponujących pojazdami.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 85)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>Takie ujęcie badania nie ma oparcia w przepisach Dyrektywy albowiem zgodnie z jej art. 13 ust. 6 wyniki badania zdatności do ruchu drogowego mogą być zmienione przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy zawierają oczywisty błąd. W Dyrektywie nie ma mowy o uzasadnionym przypuszczeniu użytkownika pojazdu w tym zakresie tj. pozwala się weryfikować prawidłowość badania na podstawie kryteriów obiektywnych, a nie w oparciu o subiektywną ocenę właściciela pojazdu. Ponadto należy wskazać, że przepis w projektowanej postaci może być przedmiotem nadużyć w wypadku, gdy pojazd trafi na badanie techniczne niesprawny a następnie już naprawiony zostanie zweryfikowany na stacji TDT tj. stosowanie normy może służyć do eliminacji uczciwych diagnostów. Proponowany zapis opiniujemy negatywnie i wnosimy o jego wykreślenie z projektu.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia właściwego nadzoru oraz jakości badań technicznych pojazdów. Służyć temu będzie m.in. możliwość ponownego przeprowadzenia badania technicznego w Centrum Badań Technicznych TDT na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu.</p>
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Uważamy, że cały art. 85 jest zaprzeczeniem idei badań technicznych i ich bezstronności. Zakłada on bowiem idee propagowane przez media oraz instytucje państwowe o nieuczciwości diagnostów. Jeżeli właściciel pojazdu będzie miał wątpliwości co do stanu technicznego pojazdu może skorzystać z badania na wniosek właściciela pojazdu oraz zawiadomić odpowiednie organy ścigania. Może również zawiadomić o nieprawidłowościach organ nadzoru stacji kontroli pojazdów. Możliwości jest wiele, wystarczy, że posiadacz pojazdu będzie chciał z nich skorzystać. Uważamy, że istnieją wystarczające podstawy prawne do</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia właściwego nadzoru oraz jakości badań technicznych pojazdów. Służyć temu będzie m.in. możliwość ponownego przeprowadzenia badania technicznego w Centrum Badań</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			takiego działania i nie potrzeba oddzielnych regulacji prawnych w rzeczonym zakresie. Wnioskujemy o wykreślenie w całości.	Technicznych TDT na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	Uważamy, że wprowadzenie tego rodzaju badań w stacjach TDT przyczyni się do powstawania wielu nieporozumień i może przyczynić się do utraty uprawnień przez uczciwych diagnostów SKP. Dla przykładu podamy - wystarczy, że po uzyskaniu wyniku negatywnego w stacji podstawowej lub okręgowej przy pojeździe dokonana zostanie naprawa eliminująca wynik negatywny a następnie jego użytkownik zgłosi się celem weryfikacji do stacji TDT gdzie uzyska wynik pozytywny. Zażyłość ludzka nie zna granic, dlatego naszym zdaniem należy ten zapis z projektu w całości usunąć.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia właściwego nadzoru oraz jakości badań technicznych pojazdów. Służyć temu będzie m.in. możliwość ponownego przeprowadzenia badania technicznego w Centrum Badań Technicznych TDT na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	art. 85 - co jeśli badanie będzie wykonane na skp należącej do TDT, kto dokona ponownego sprawdzenia pojazdu - kontrola przez tego samego właściciela	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować z skp prowadzonymi przez przedsiębiorców. Z tego względu nie istnieją przeciwwskazania do przeprowadzenia ponownego badania technicznego przez Centrum w przypadku, gdy kwestionowane badanie zostało przeprowadzone również na stacji TDT.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Proponuje się wykreślenie art. 85 Uzasadnienie: Instytucja „ponownego badania technicznego” nie sprawdzi się w praktyce. Po pierwsze będzie ona dawała właścicielowi/posiadaczowi pojazdu możliwość kwestionowania decyzji diagnosty w przypadku	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dyrektywa zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia właściwego nadzoru oraz jakości

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>określenia wyniku badania technicznego pojazdu jako negatywny, które w wielu przypadkach może okazać się nieuzasadnione. Po drugie, ze względu na upływ czasu między datą wykonania kwestionowanego przez właściciela/posiadacza pojazdu badania technicznego a przeprowadzeniem ponownego badania technicznego na stacji kontroli pojazdów TDT (po uprzednim wnioskowaniu do Dyrektora TDT o możliwość dokonania badania „ponownego”) stwierdzenie, czy badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami ustawy, może nie być obiektywne a nawet możliwe. Poza tym zgodnie z projektowanym przepisem art. 85, w sytuacji braku stwierdzenia nieprawidłowości właściciel/posiadacz pojazdu byłby dodatkowo obciążany opłatą za ponowne badanie. Niejako na marginesie należy zauważyć, że na przestrzeni lat w procesie legislacyjnym prowadzonym w zakresie zmian ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym nie zgłaszano konieczności wprowadzenia pojęcia „ponownego badania technicznego”. Propozycji takiego rozwiązania nie uwzględniły także tezy wypracowane przez Grupę Roboczą. Oczywiście nieprawidłowość (omyłkę) w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, która przeprowadziła badanie techniczne prostuje ją w rejestrze, w centralnej ewidencji pojazdów oraz wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Wspomniany wcześniej zapis wynika bezpośrednio z treści § 11 projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 30 września 2016 r. w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania. Stąd też nie ma potrzeby, aby kwestię prostowania oczywistych nieprawidłowości (omyłek) w wydawanych zaświadczeniach z przeprowadzonych badań technicznych pojazdów zamieszczać w projektowanej ustawie, a tym bardziej obwarowywać koniecznością wykonywania badania „ponownego”.</p>	<p>badania technicznych pojazdów. Służyć temu będzie m.in. możliwość ponownego przeprowadzenia badania technicznego przeprowadzonego przez Dyrektora TDT na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			W zastępstwie „ponownego badania” można rozważyć wprowadzenie instytucji skargi do organu sprawującego nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, rozpatrywanej w trybie rozporządzenia wydanego na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 81 ust. 20 projektowanej ustawy.	
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 85 ust. 1 w powiązaniu z art. 85 ust. 3)	Związek Dealerów Samochodowych	Zgodnie z proponowanym art. 85 ust. 1 PRD w przypadku gdy zaistnieje „uzasadnione przypuszczenie że badanie zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami ustawy” na wniosek właściciela pojazdu będzie istniała możliwość przeprowadzenia dodatkowego badania technicznego w stacji Transportowego Dozoru Technicznego. Zgodnie z proponowanym art. 85 ust. 3 PRD, w przypadku braku stwierdzenia nieprawidłowości lub niezgodności badania koszty tego badania poniesie właściciel. W ocenie branży dealerskiej brakuje w tym przepisie uszczegółowienia a contrario co w sytuacji, kiedy badanie okaże się niezgodne z przepisami ustawy. W ocenie ZDS koszty takiego badania powinna ponosić stacja kontroli pojazdów która przeprowadziła nieprawidłowe badanie.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zgodnie z założeniami projektu, w przypadku potwierdzenia niezgodności, koszt badania będzie pokrywany przez Transportowy Dozór Techniczny.
	Art. 1 pkt 15 lit. a (art. 85 ust. 2)	Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	ponieważ zgodnie z proponowanym art. 82 ust. 7 badań technicznych tramwaju i trolejbusu nie przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów to należy dodać wyjątek dla tramwajów i trolejbusów na wykonanie ponownego badania technicznego w przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu zawiera oczywistą nieprawidłowość lub istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami ustawy poza stacją kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. Proponujemy zapis: Ponowne badanie techniczne, o którym mowa ust. 1, przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego z wyłączeniem tramwajów i trolejbusów.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów	W uzasadnieniu kłamstwo, kłamstwo i jeszcze raz kłamstwo! Ustawodawca nie wskazuje czym tak naprawdę ma się różnić Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów od stacji kontroli pojazdów	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Badania wykonywane przez Dyrektora

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Samochodowych (OSDS)	<p>Transportowego Dozoru Technicznego. Brak wskazania jakichkolwiek wymagań dla tego rodzaju działalności, bo nikt nie zaprzeczy, że jest to działalność gospodarcza w celu osiągnięcia zysku. Powstanie Stacji popiera się pustymi frazesami, zwłaszcza mając na uwadze wynik kontroli Transportowego Dozoru Technicznego przez Najwyższą Izbę Kontroli. Nie wskazuje się też naszym zdaniem z premedytacją, że do planowanej roli TDT w okresie przejściowym będą wykorzystywane Stacje Kontroli Pojazdów funkcjonujące już na rynku z wysoko wykwalifikowaną kadrą pracowniczą oraz posiadające odpowiednie urządzenia kontrolno - pomiarowe dostosowane do postępu technologicznego. Jedyne czym się będą różnić to tym, że będą miały podpisane „porozumienie</p> <p>W związku z powyższym proponujemy podział stacji jak do tej pory i brzmienie artykułu:</p> <p>Art. 86. 1. Badanie techniczne przeprowadza się na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) podstawowej stacji kontroli pojazdów, 2) okręgowej stacji kontroli pojazdów 	TDT nie będą konkurować z podstawowymi i okręgowymi skp.
		Polski Związek Motorowy (PZM) 2	<p>Art. 86 ust. 1 wprowadza nowy typ stacji kontroli pojazdów - stacje kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. W sytuacji proponowanego jednocześnie przekazania nadzoru nad wszystkimi stacjami kontroli pojazdów, Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, w jednym organie łączy się funkcje wykonawczą i kontrolną, co budzi wątpliwości dot. skuteczności takiego nadzoru. Rozwiązaniem tej sprzeczności może być pozostawienie nadzoru w dotychczasowych organach (Starostowie) lub powierzenie roli stacji TDT wybranym okręgowym stacjom kontroli pojazdów podlegającym szczególnemu nadzorowi przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Z przedsiębiorcą prowadzącym taką stację Dyrektor TDT zawierałby specjalną umowę.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>JW.</p>
		Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział	<p>Podział SKP na podstawowe, okręgowe i TDT (jako wzorcowe) wcale nie wynika z Dyrektywy Transportowej UE. Dyrektywa nakazuje wprowadzenie nadzoru nad SKP w terminie do 5 lat i zupełnie inaczej</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Dyrektywa wskazuje, że badania</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Nauk Technicznych	klasyfikuje terminy badań zdolności do ruchu i technologię badań tej zdolności. Porównując oba systemy (Dyrektywy i ustawodawcy) proces technologiczny EU uważamy za bardziej dojrzały i lepszy pod każdym względem. Ponieważ Parlament Europejski nie dopuszcza obniżenia jakości badań technicznych (patrz: badania skuteczności hamowania samochodu; archiwizacje wyników badań itd.) proponujemy przyjąć wymagania UE jako obowiązujące w Polsce.	techniczne wykonuje przede wszystkim państwo członkowskie rejestracji pojazdów lub upoważniony podmiot (art. 4 ust. 2).
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 1 pkt 3)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Zgodnie z art. 86 ust. 1 pkt 3 projektowanej ustawy zakłada się powstanie stacji kontroli pojazdów Dyrektora TDT. W naszej ocenie brak jest zarówno uzasadnienia faktycznego jak i ekonomicznego dla ich powstania, a ponadto w Dyrektywie mówi się o tym, że organ nadzorujący może posiadać własne stacje, a nie o tym, że musi. Zatem posiadanie własnych stacji przez organ nadzoru, zgodnie z Dyrektywą, nie jest obowiązkowe.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dyrektywa wskazuje, że badania techniczne wykonuje przede wszystkim państwo członkowskie rejestracji pojazdów (art. 4 ust. 2).
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	W naszym przekonaniu organizowanie sieci stacji TDT wprowadzi bardzo duże zamieszanie i niepokój wśród przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów jak również samych właścicieli i użytkowników pojazdów. Spowoduje to wiele niedomówień i niejasności. Przykładem takim może być ograniczenie wykonywania badań pojazdów marki SAM w tym przyczepki lekkich. Obecnie stacje nie mogą wykonywać badań tych przyczepki bez dopuszczenia jednostkowego (Części badań homologacyjnych) realizowany przez kilka podmiotów w kraju. W związku z tym producenci przyczepki przeprowadzają takie badania w sąsiednich Czechach i sprzedają je jako sprowadzane. Oczywiście zarabiają na tym Czesi, a nie my. Następnym zamieszaniem i ograniczeniem działalności dla firm było wprowadzenie zmiany przepisów w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz ich niezbędnego wyposażenia, gdzie wprowadzono zapis, że w samochodzie ciężarowym kategorii N1 i N2 o nadwoziu rodzaju BB (van i wielozadaniowy - pojazd, w którym kierowca oraz powierzchnia ładunkowa znajdują się w obrębie jednej jednostki)	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować z podstawowymi i okręgowymi skp.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			zwiększenie liczby miejsc w pojeździe może nastąpić (można przeprowadzić badanie techniczne pojazdów na SKP) tylko po przedstawieniu przez właściciela potwierdzenia przez jednostkę uprawnioną prawidłowość wykonania zmian konstrukcyjnych. Ta sama sytuacja ma miejsce przy zmianach konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu ciężarowego na autobus.	
		Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	Projekt nowych rozwiązań prawnych nie ma na celu ochrony przedsiębiorców prowadzących SKP, a takie były i są „obietnice” składane w programie wyborczym PIS oraz obecnie zapowiadane w Programie Pana Premiera Morawieckiego. Projekt przeciwnie do tych dokumentów rozszerza katalog podmiotów „quasi przedsiębiorców”, którzy mogą prowadzić na terenie kraju stacje kontroli pojazdów. Biorąc pod uwagę, że większość przedsiębiorców prowadzących SKP to mikro i mali przedsiębiorcy, dodatkowa konkurencja finansowana z pieniędzy publicznych (powszechna opłata w postaci daniny na „fundusz TDT) z pewnością przyczyni się do likwidacji wielu firm i na pewno będzie miała ujemny wpływ, na jakość przeprowadzanych badań technicznych pojazdów.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Jw.
		Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)	Rozumiejąc potrzebę tworzenia stacji kontroli pojazdów przez Transportowy Dozór Techniczny (art. 86 ust. 1 pkt 3. ustawy PORD), chcemy jedynie przestrzec przed ewentualnym nadmiernym wzrostem liczby tych stacji. W praktyce stacje te będą podmiotami konkurującymi z istniejącą siecią punktów prowadzonych przez przedsiębiorców, którzy często pośrednio zaangażowani są również w działania serwisów samochodowych.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Jw.
		Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	Obecnie w Polsce funkcjonuje ok. 4,7tys. stacji kontroli pojazdów i nie ma uzasadnienia zdaniem samorządu rolniczego powstawania stacji TDT.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Jw.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 1 pkt 3 w powiązaniu z	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	Za niepokojące uważamy zmiany dotyczące roli Transportowego Dozoru Technicznego - punkt 15) a) częściowo i b) w szczególności - która to jednostka, po zmianach, będzie prowadziła działalność gospodarczą w formie prowadzenia stacji kontroli pojazdów	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Jw..

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	art. 86j. ust. 1)		Transportowego Dozoru Technicznego, a równocześnie sprawuje sformalizowany nadzór nad wszystkimi innymi stacjami kontroli pojazdów „niższego rzędu”. Prowadzi to do swobodnego konfliktu interesów.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 2)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Przechodząc do ustępu 2 nie sposób zacząć od zdania, że nigdy przedstawiciele środowiska diagnostycznego nie wnosili o przeprowadzenie badań ciągników rolniczych poza obrębem SKP. Należy tu z przekąsem stwierdzić, że niedługo wszystkie pojazdy rolników powinny być przeprowadzane poza SKP przy okazji ciągników rolniczych. Nie zgadzamy się na takie rozwiązanie. Już dużym udogodnieniem dla rolników jest wydłużenie okresu badań do dwóch lat, nie wspominamy tu o stosunkowo niskich opłatach za badania pojazdów rolniczych. Być może przy proponowanym przez nas zapisie, że to właściciel jest odpowiedzialny za stan techniczny pojazdu wprowadzanego do ruchu będzie zwolnienie tych pojazdów z obowiązku okresowych badań technicznych, podobnie jak maszyn wolnobieżnych. Proponujemy następujący zapis ustępu 2 2. Na podstawowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się: 1) okresowe badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem pkt 3; 2) dodatkowe badania techniczne w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w pkt 1, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6; 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, w zakresie długości stanowiska kontrolnego; 4) wykreślono	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Podjęto decyzję o umożliwieniu badań ciągników rolniczych poza stacjami kontroli pojazdów, takie rozwiązanie jest zgodne z wdrażaną dyrektywą.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 2 i 3)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników	Wykonywanie czynności związanych z procedurą umieszczania numeru rozpoznawczego, o którym mowa w art. 66a ustawy, jedynie przez stacje TDT, jak zapisane jest w projekcie zmian, będzie bardzo	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Podjęto decyzję o przekazaniu

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Mechaników Polskich (SIMP)	<p>uciążliwe dla posiadaczy pojazdów, których to dotyczy. Wyobraźmy sobie sytuację rolnika, który będzie musiał jechać kilkaset kilometrów do stacji TDT ciągnikiem ciągnąc przyczepę rolniczą, po to tylko, aby dokonać tam wybicia zastępczego numeru na ramie tej przyczepy. Czynności te dotychczas wykonują okręgowe oraz podstawowe stacje z uprawnieniem „h” nadanym przez Starostę.</p> <p>Proponujemy zatem w Art. 2 ust. 2 dodać pkt 5 o brzmieniu:</p> <p>5) Procedurę umieszczenia numeru rozpoznawczego, o którym mowa w art. 66a ust.2</p> <p>oraz w Art. 86 ust. 3 dodać pkt 4 o brzmieniu:</p> <p>4) Procedurę umieszczenia numeru rozpoznawczego, o którym mowa w art. 66a ust. 2</p>	procedury związanej z umieszczeniem numeru rozpoznawczego do kompetencji Dyrektora TDT.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 2 pkt 4) w powiązaniu z art. 86 ust. 3 pkt 3	DEKRA Polska	Dopuszczenie w Ustawie możliwości przeprowadzania badań technicznych ciągników i przyczep rolniczych poza SKP nakłada na przedsiębiorców prowadzących SKP konieczność kolejnych inwestycji (mobilny sprzęt kontrolno-pomiarowy, koszty „mobilnych” diagnostów, ich delegacji). Dodatkowo wątpliwości może też budzić jakość przeprowadzonych czynności kontrolno-pomiarowych poza stacją kontroli pojazdów (m.in. brak możliwości automatycznej rejestracji badań, etc.). Ponadto w naszej opinii właściwsze wydaje się przeprowadzanie badania wszystkich ciągników również na podstawowych stacjach kontroli pojazdów lub przekazanie tych kompetencji do SKP TDT (wykonywanie badań poza SKP).	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Podjęto decyzję o umożliwieniu badań ciągników rolniczych poza stacjami, takie rozwiązanie jest zgodne z wdrażaną dyrektywą.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 3)	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	W roku 2010 określono ustawowo docelowy model funkcjonowania SKP z nowym podziałem na stacje podstawowe i okręgowe. Przedsiębiorcy angażując prywatne środki finansowe dostosowali się do tych wymagań. W odpowiedzi otrzymują od rządzących nową zmianę przepisów. Nikt nie analizował czy nowy system działa prawidłowo czy	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Stacje okręgowe zachowają możliwość badań pojazdów przewożących towary niebezpieczne.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		(OZPTD)	<p>podział badań między stacjami daje przedsiębiorcom możliwości właściwego funkcjonowania i zapewnia poprawne ekonomiczne warunki prowadzenie tej działalności gospodarczej. Wystawiając tak duży sektor „usług” wykonywanych w imieniu Państwa na grę rynkową nie można tylko stwierdzić jest źle i będzie lepiej, jeżeli za to zapłacicie. Nie ma merytorycznego uzasadnienia do odebrania okręgowym SKP możliwości przeprowadzania badań technicznych pojazdów przewożących towary niebezpieczne oraz pojazdów po zmianach konstrukcyjnych i przekazania wykonywania tych badań do SKP TDT. Zarówno wyposażenie stacji prowadzonych przez TDT, jak również uprawnienia zatrudnionych diagnostów, niczym się nie będą różnić, natomiast już dzisiaj wiadomo, że w wielu przypadkach wiedza i doświadczenie zawodowe diagnostów pracujących od dziesięcioleci na prywatnych stacjach będzie większe niż pospiesznie przyuczonych pracowników TDT.</p>	
		PHU Orlik	<p>...projektowany art. 86 ust. 3 znacznie ogranicza zakres przedmiotowy wykonywanych badań technicznych przez okręgowe stacje kontroli pojazdów. W obecnie obowiązującym stanie prawnym, okręgowe stacje kontroli pojazdów spełniają zadania projektowanych stacji TDT. Diagnosty pracujący w okręgowych stacjach kontroli pojazdów są zobowiązani do rozstrzygania kwestii wątpliwych i spornych w sprawach o skomplikowanym stanie prawnym, a to wymaga od nich ciągłego doszkalania się w zakresie obowiązujących przepisów i rozwiązań technologiczno - konstrukcyjnych. Wykonywanie ustawowych obowiązków przez okręgowe stacje kontroli pojazdów wymagało zaangażowania środków finansowych niezbędnych do wyposażenia stacji. Ograniczenie działalności gospodarczej jest dopuszczalne tylko w drodze ustawy i z tylko ze względu na ważny interes publiczny. W naszej ocenie, projektowane przepisy mają na celu, w perspektywie czasowej, likwidację okręgowych stacji kontroli pojazdów, a tym samym likwidację firm, w większości rodzinnych, i miejsc pracy.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować z podstawowymi i okręgowymi skp.</p>
		Zrzeszenie	Uważamy również, że okręgowe stacje kontroli pojazdów powinny być	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	w dalszym ciągu upoważnione do przeprowadzania badań, które do tej pory były im przypisane. Przekazanie ich kompetencji do stacji Transportowego Dozoru Technicznego poważnie utrudni przedsiębiorcom wykonywanie tych badań (np. badania pojazdów do przewozów niektórych towarów niebezpiecznych) i narazi na dodatkowe i naszym zdaniem niepotrzebne koszty.	<u>Jw.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 3 pkt 3)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Z powyższym uzasadnieniem koresponduje wykreślenie z ustępu 3 pkt 3, dotyczący ciągników rolniczych i przyczep rolniczych 3. Na okręgowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się: 1) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów. 2) badania pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi; 3) wykreślono	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 3 i 4)	Polski Związek Motorowy (PZM) 2	Ponadto wątpliwość budzi ograniczenie zapisami art. 86 ust. 3 i ust. 4 kompetencji okręgowych stacji kontroli pojazdów w zakresie pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych i po zmianach konstrukcyjnych, a także nadania numeru rozpoznawczego. Projektowana liczba stacji kontroli TDT (16) spowoduje znaczne odległości, jakie będą musiały przejechać pojazdy podlegające kontroli tylko w tych stacjach. O ile w przypadku pojazdów, których termin badania został znacznie przekroczony, może to być uznane jako zasłużona kara, to w przypadku wspomnianych pojazdów jest to znaczny koszt i utracony czas, związany z przejazdem.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Stacje okręgowe zachowają możliwość badań pojazdów przewożących towary niebezpieczne.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 3) w powiązaniu z ust. 4 pkt 3 i 4	Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA	Nie znajdujemy uzasadnienia w odebraniu Okręgowym Stacjom Kontroli Pojazdów możliwości przeprowadzania badań technicznych pojazdów przewożących towary niebezpieczne oraz pojazdów po zmianach konstrukcyjnych.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Stacje okręgowe zachowają możliwość badań pojazdów przewożących towary niebezpieczne.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie	Najwięcej kontrowersji wzbudza w nas ust. 4, który także powinien być wykreślony w całości. Uzasadnienie wykreślenia jednak przedstawimy	<u>Uwagi częściowo uwzględnione</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>do każdego punktu oddzielnie.</p> <p>1) okresowe badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego; Jest to niczym nieuzasadniona zmiana w dodatku niekonstytucyjna, której skutkiem może być wprowadzanie pojazdów do ruchu bez wymaganego badania technicznego. Uciążliwość jaką wskazuje ustawodawca jest już obecnie i doprowadziła do wprowadzania pojazdów do ruchu bez właściwej adnotacji w Dowodzie Rejestracyjnym o terminie następnego badania technicznego. Należy wspomnieć, że uciążliwość ta jest w tej chwili realizowana np. poprzez: wykonywanie okresowych badań technicznych poza miejscem zamieszkania, odebraniem Dowodu Rejestracyjnego w miejscu zamieszkania, udanie się po wpis do Dowodu Rejestracyjnego do SKP w której to badanie wykonano. Często jest to odległość np. 500 km. Uzasadnienie wykreślenia tego punktu przedstawiła fundacja REWIT z którym zgadzamy się w całości (załącznik nr 2). Dodatkowo należy wskazać też 12 Grupy Roboczej, która stanowi o wprowadzeniu oznakowania zewnętrznego terminu następnego badania. Uważamy, że takie oznakowanie pozytywnie wpłynie w kierunku świadomego społeczeństwa, a nie tylko sankcji karnych.</p> <p>2) dodatkowe badania techniczne w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w pkt 1; Jest to następny, korespondujący z uzasadnieniem wykreślenia z pkt 1. Przy braku akceptacji naszego stanowiska odnośnie wykreślenia należy wskazać, że punkt 1 i 2 można połączyć i zapisać i doprecyzować termin badania: 1) badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie okresowego badania technicznego;</p>	<p>W art. 86a ust. 4 usunięto pkt 1 i 2.</p> <p>Stacje okręgowe zachowają możliwość badań pojazdów przewożących towary niebezpieczne.</p> <p>Uwagi w pozostałym zakresie nie zostały uwzględnione.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>3) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów odpowiednio przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych; Należy ponadto zwrócić uwagę, że wynik badania technicznego, włączając dokumentację z badania technicznego właściciel pojazdu powinien przedstawić przed wydaniem decyzji Dyrektora TDT. Jest to badanie, które można zaliczyć już w obecnej chwili do badania całkowicie kontrolowanego przez TDT. Wnioskujemy zatem o wykreślenie</p> <p>4) dodatkowe badania techniczne pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych; Jak wskazaliśmy wcześniej wystarczy udostępnić Stacjom Kontroli Pojazdów dostęp do warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych. Należy wspomnieć, że był to postulat Grupy Roboczej. Przy realizacji dostępu do tych dokumentów punkt 4 można wykreślić.</p> <p>5) badania techniczne tramwajów i trolejbusów, z uwzględnieniem art. 82 ust. 7; Należy zauważyć, że badania techniczne tramwajów i trolejbusów zgodnie z delegacją art. 82 ust 7 są przeprowadzane w infrastrukturze lub właściciela, więc nie mogą być przeprowadzane na Stacji Kontroli Pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, których to ten ustęp dotyczy. Proponujemy wykreślić ze względu na nasze uzasadnienie.</p> <p>6) procedurę umieszczenia numeru rozpoznawczego, o którym mowa w</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>art. 66a ust. 2; Uwzględniając naszą propozycję, że Dyrektor TDT wydaje decyzję o umieszczeniu „numeru rozpoznawczego zapis uważamy za zbędny</p> <p>7) ponowne badania techniczne, o których mowa w art. 85. Wykazaliśmy wcześniej podstawy wykreślenia art. 85. W związku z brakiem podstawy pkt należy wykreślić.</p>	
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	Nadawanie numerów rozpoznawczych dla pojazdów (nr nadwozia, ramy, podwozia) przez TDT - jaki cel takich rozwiązań. Wydłuży procedurę, zmusi właścicieli pojazdów do kolejnych „wycieczek”, bo stacja nie będzie mogła nadać nr rozpoznawczego. Ale wpływy z decyzji i wykonania nr oraz tabliczki znamionowej zasilą kasę TDT, gdyż pojazdy będą kierowane tylko na te stacje.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>Art. 86 ust. 4 Wykreślić: pkt 1 pkt 2, pkt 3, pkt 4 Uzasadnienie: Uzasadnienie do wykreślenia pkt 1 i 2 przedstawiono przy uzasadnieniu do wykreślenia art. 84 ust. 5. Proponujemy także pozostawienie badań technicznych pojazdów przewożących towary niebezpieczne oraz dodatkowych badań technicznych pojazdów po zmianach konstrukcyjnych na Okręgowych SKP. Przekazanie badań technicznych pojazdów przewożących towary niebezpieczne oraz pojazdów po zmianach konstrukcyjnych wyłącznie do SKPTDT nie ma żadnego uzasadnienia. Obecne organy kontrolujące (w tym TDT) nie stwierdziły żadnych poważnych uchybień popełnianych przez diagnostów podczas wykonywania tych rodzajów badań, jak również środowisko diagnostów nie wskazuje na jakiegokolwiek problemy przy badaniach pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Ponadto wiedza w zakresie mechaniki pojazdowej i doświadczenie zawodowe diagnostów pracujących na OSKP są o wiele większe niż przyszłych diagnostów-pracowników TDT, którzy dopiero zdobędą</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>W art. 86a ust. 4 usunięto pkt 1 i 2.</p> <p>Uwagi w pozostałym zakresie nie zostały uwzględnione.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			wymagane uprawnienia. Zwracamy także uwagę, że analiza zmian konstrukcyjnych dokonywanych w pojazdach wykazała, że niemal wszystkie zmiany konstrukcyjne pojazdów wykraczają poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych w homologacji. Z uwagi na brak precyzyjnego wskazania, które zmiany mogą być sprawdzane przez OSKP w ramach badania dodatkowego pojazdu w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, a które przez SKPTDT - fikcją jest pozostawienie niektórych badań w na OSKP (wszystkie badania będą wykonywane przez SKPTDT).	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 1)	Automobilklub Polski	W nowym art. 86 ust. 4 pkt 1 po wyrazie technicznego proponuję dodać wyrazy „za wyjątkiem pojazdów historycznych”. Uzasadnienie takie samo jak do art. 84 ust. 5 Skreślenie art.86 ust. 4 pkt 1 byłoby też satysfakcjonujące.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> W art. 86a ust. 4 usunięto pkt 1.
		Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR	W nowym art. 86 ust. 4 pkt 1 nowelizowanej ustawy po wyrazie „technicznego” proponuję dodać wyrazy „za wyjątkiem pojazdów historycznych” Uzasadnienie takie samo jak do uwagi poprzedniej. Skreślenie art.86 ust. 4 pkt 1 byłoby też satysfakcjonujące.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> W art. 86a ust. 4 usunięto pkt 1.
		Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	W art. 86 ust. 4 pkt 1 TDT proponuje, by zmienić treść zapisu w ten sposób, by zapis „okresowe badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego” zmienić w sposób zastępujący „ okresowe i dodatkowe badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego”. Zmiana ww. punktu zapewni jednolity zapis oraz brzmienie na gruncie całego projektu ustawy.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> W art. 86a ust. 4 usunięto pkt 1.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 1 i 2)	Instytut Transportu Samochodowego	Art. 86. ust. 4 pkt 1 i 2 projektu ustawy prd proponujemy wykreślić w konsekwencji wykreślenia art. 84 ust. 5.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> W art. 86a ust. 4 usunięto pkt 1 i 2.
	Art. 1 pkt 15 lit. b	Transport i Logistyka	Podobny sprzeciw budzi propozycja zawarta w proponowanym nowym	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86 ust. 4 pkt 3 i ust. 6)	Polska (TLP)	<p>brzmieniu przepisów art. 86 ust. 4 pkt 3 i ust. 6 Prawa o ruchu drogowym, zastrzegająca wyłączność 16 stacji TDT na wykonywanie badań technicznych pojazdów przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych. Jest to kilkanaście tysięcy pojazdów, które za względu na konieczność dojazdu do oddalonej w większości przypadków o kilkadziesiąt kilometrów stacji kontroli pojazdów TDT oraz na słabą dostępność tych badań, będą wyłączone z pracy przewozowej od jednego do kilku dni. Warto wskazać, iż koszt wyłączenia z pracy przewozowej pojazdu wraz z utraconymi przychodami może dla specjalistycznego sprzętu wynosić nawet znacznie ponad kilkaset euro dziennie. W skali makro tworzy to bardzo duże i niczym nieuzasadnione koszty dla całej gospodarki narodowej.</p> <p>Przypomnijmy w tym miejscu, iż jakość badań technicznych pojazdów używanych do przewozu towarów niebezpiecznych nie budziła do tej pory zastrzeżeń ze strony służb kontrolnych, właściwych w sprawach ADR. Stan techniczny tych pojazdów nie jest jakimkolwiek problemem społecznym, ani nie stanowi przyczyny statystycznie wykrywalnej liczby wypadków drogowych. Dlatego niezrozumiałe jest pozbawienie kompetencji okręgowych stacji kontroli pojazdów, które dotychczas wykonywały te badania. W tym stanie rzeczy można uznać zaproponowane przepisy jako niezgodne z zasadą racjonalnej legislacji oraz z zasadą proporcjonalności, a także przynoszące szkody dla branży TSL oraz dla gospodarki narodowej.</p>	Stacje okręgowe zachowają możliwość badań pojazdów przewożących towary niebezpieczne
		Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPIHN)	<p>Nasze obiekcje budzi propozycja zawarta w artykule 86 ust. 4 pkt 3 i ust. 6 Prawa o ruchu drogowym, która ogranicza możliwość wykonywania badań technicznych pojazdów przystosowanych bądź wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych wyłącznie do 16 stacji Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>W przypadku bardziej oddalonych obiektów ograniczenie takie będzie oznaczało ograniczenia dostępności znaczącej części posiadanej floty</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Stacje okręgowe zachowają możliwość badań pojazdów przewożących towary niebezpieczne.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>pojazdów dla potrzeb prowadzenia bieżącej działalności gospodarczej. Koszt wyłączenia z pracy przewozowej pojazdu specjalistycznego to w uśrednieniu ponad kilkaset euro dziennie, co w skali działania podmiotów sektora paliwowego, ale także w skali całej gospodarki, oznacza znaczący wzrost kosztów. Może to mieć przełożenie na poziom cen paliw oferowanych kierowcom na stacjach.</p> <p>Jednocześnie trudno zdefiniować przyczyny, którymi można byłoby uzasadniać tak znaczące pogorszenie konkurencyjności sektora. W szczególności brak jakichkolwiek, docierających do branży sygnałów o wątpliwościach służb kontrolnych, właściwych w obszarze ADR, co do jakości prowadzonych aktualnie badań technicznych pojazdów.</p> <p>W naszej opinii brak jest ponadto uzasadnienia względami społecznymi, czy też statystyką przyczyn wypadków.</p> <p>Jeżeli zatem nie występują racjonalne przesłanki do tak znacznej i prowadzącej do znacznego pogorszenia konkurencyjności sektora ingerencji w wypracowany przez lata i ustabilizowany sposób funkcjonowania, POPIHN apeluje do Pana Ministra o wycofanie się z proponowanych zmian.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 5)	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	Zapis ten jest nieprecyzyjny w odniesieniu do trolejbusów, które dotychczas były poddawane badaniom oddzielnie w części elektrycznej i mechanicznej. Brak jest przesłanek, które wskazywałyby konieczność badania trolejbusów w części mechanicznej przez TDT w sytuacji gdy autobusy badane są w okręgowej stacji kontroli pojazdów a nie na stacji TDT. Postulujemy o dodanie po słowie „trolejbusów” wyrazów „w części elektrycznej”.	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Podjęto decyzję o przeprowadzaniu badań technicznych tramwajów i trolejbusów w infrastrukturze właściciela lub posiadacza. Badania te będą przeprowadzane przez wyspecjalizowanych pracowników TDT.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4)	Instytut Gospodarki Przestrzennej i	- brak uzasadnienia merytorycznego dla konieczności przeprowadzania badań technicznych trolejbusów w części	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	<p>pkt 5) w powiązaniu z OSR</p>	<p>Mieszkalnictwa (IGPiM)</p>	<p>mechanicznej na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego wobec faktu, że badania autobusów mogą być przeprowadzane na okręgowej stacji kontroli pojazdów. Ważnym argumentem za pozostawieniem możliwości przeprowadzania badań technicznych trolejbusów w części mechanicznej na okręgowej stacji kontroli pojazdów jest również dostępność tych stacji i ich odległość od zajezdni lub od sieci trolejbusowej w Gdyni, Lublinie i Tychach. Należy bowiem pamiętać, że na badanie techniczne w części mechanicznej trolejbus musi zostać do stacji kontroli pojazdów przyciągnięty przez pogotowie techniczne.</p> <ul style="list-style-type: none"> - brak uzasadnienia merytorycznego dla odebrania uprawnień przeprowadzania badań technicznych tramwajów oraz trolejbusów w części elektrycznej Instytutowi Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa a nadania ich stacjom Transportowego Dozoru Technicznego, które nie mają żadnych doświadczeń w tym zakresie. O skali niekompetencji Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie tematyki badań tramwajów mogą świadczyć dane przytoczone w Ocenie skutków regulacji, w punkcie 6 Wpływ na sektor finansów publicznych. TDT nie orientuje się ani w liczbie tramwajów eksploatowanych w Polsce ani w zakresie ich podziału na rodzaje. Według TDT liczba przebadanych tramwajów z wagonami doczepnymi w 2015 roku wynosiła 900 sztuk a z wagonami silnikowymi 2500 sztuk. W rzeczywistości w 2015 roku Instytut (pozostałe uprawnione jednostki w tym roku nie wykonywały badań tramwajów) przeprowadził łącznie 1623 badań: 684 tramwajów silnikowych, 374 przegubowych, 504 doczepnych czynnych i 57 doczepnych biernych, natomiast ogólny ilostan wszystkich tramwajów w Polsce wynosił ok. 3500 szt., w tym 	<p>Podjęto decyzję o przeprowadzaniu badań technicznych tramwajów i trolejbusów w infrastrukturze właściciela lub posiadacza. Badania te będą przeprowadzane przez wyspecjalizowanych pracowników TDT.</p> <p>Jednostki, które obecnie wykonują badania techniczne tramwajów i trolejbusów, zachowują tę możliwość do dnia 1 stycznia 2023 r.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			szacunków 1270 silnikowych, 1100 przegubowych, 1030 doczepnych czynnych i 100 doczepnych biernych.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 5) w powiązaniu z art. 86 ust. 1 pkt 3 i art. 86j ust. 1)	TÜV Rheinland Polska	<p>Jak wynika z projektowanych zmian, powstanie nowa kategoria stacji kontroli pojazdów, które m.in. jako jedyne będą uprawnione do przeprowadzania badań technicznych tramwajów trolejbusów. W ocenie TÜV Rheinland Polska Sp. z o.o., przeprowadzanie badań technicznych tramwajów i trolejbusów nie powinno zostać zastrzeżone do kompetencji wyłącznie jednego podmiotu. Przeciwnie, uprawnienia takie powinny przysługiwać podmiotom spełniającym przewidziane prawem przesłanki. Proponowane rozwiązanie spowoduje, iż badania techniczne tramwajów i trolejbusów nie będą przeprowadzane na zasadach wolnorynkowych, a wyłącznie przez jeden podmiot państwowy.</p> <p>...Proponowane rozwiązania przewidują, że Transportowy Dozór Techniczny będzie sprawdzał spełnienie wymogów koniecznych do prowadzenia stacji kontroli pojazdów, będzie prowadził rejestr przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów i wreszcie będzie sprawował nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Jednakże, jednocześnie Transportowy Dozór Techniczny będzie przeprowadzał badania techniczne pojazdów w ramach prowadzonych przez siebie stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. Na skutek proponowanych regulacji dojdzie do sytuacji, w której podmiot prowadzący jedną z kategorii stacji kontroli pojazdów będzie jednocześnie decydował o uprawnieniu do prowadzenia pozostałych kategorii stacji kontroli pojazdów, a także będzie sprawował nadzór nad tymi pozostałymi kategoriami stacji kontroli pojazdów.</p> <p>Należy zauważyć, iż brak przesłanek uzasadniających przeprowadzanie badań technicznych tramwajów i trolejbusów wyłącznie przez jeden ustawowo uprawniony do tego podmiot. Postuluje się, aby badania techniczne tramwajów i trolejbusów mogły być przeprowadzane, podobnie jak badania techniczne innych pojazdów, przez podmioty spełniające ustawowe ku temu wymogi. Nie jest jasne dlaczego</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Badania tramwajów i trolejbusów będą przeprowadzane w infrastrukturze właściciela lub posiadacza. Niezbędne jest specjalistyczne wyposażenie zapewniające odpowiednią jakość badań, jakie wyposażenie będą posiadać stacje TDT. Należy mieć na uwadze, że zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE badania techniczne przeprowadza w pierwszej kolejności państwo, którego zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>przeprowadzanie badań techniczne tramwajów i trolejbusów miałyby zostać ustawowo zastrzeżone do kompetencji wyłącznie jednego pomiotu.</p> <p>Postulowane jest rozwiązanie, zgodnie z którym Transportowy Dozór Techniczny sprawując nadzór nad stacjami kontroli pojazdów nie będzie prowadził stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne.</p> <p>Nadmienić również należy, iż projektowane zmiany przepisów nie zawierają regulacji dotyczących zasad weryfikacji spełniania przez stacje kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego określonych wymogów w szczególności w zakresie, o którym mowa w projektowanym art. 86a ust. 5 pkt 4) oraz pkt 5), ani także regulacji dotyczących nadzoru nad takimi stacjami kontroli pojazdów.</p> <p>Mając na uwadze powyższe, należy negatywnie ocenić proponowaną zmianę przepisów w zakresie przekazania przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów do wyłącznej kompetencji stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 5)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Semantyka ust 5 wskazuje na złe przypisanie do rozdziału 4, a w szczególności do pkt 86. Zapisy te powinny się znaleźć w art. 81 dotyczącego badań technicznych. Dodatkowo ust 5 jest w konflikcie z brzmieniem proponowanego ustępu 4 pkt 1 więc powinien być wykreślony.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zapis jest właściwy, dotyczy zakresu badań skp. Ust. 4 pkt 1 zostanie wykreślony.
		Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	Zdaniem TDT należy usunąć w art. 86 ust. 5 przysłówkę „wyłącznie”. Jego zastosowanie wskazuje na okoliczność, że wyłącznie w okręgowych stacjach kontroli pojazdów przeprowadzane jest dodatkowe badanie techniczne takich pojazdów jak np.: autobus, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h; pojazd, którego wymagania techniczne określono w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług; itd. Pozostawienie obecnego brzmienia nie zezwoli na zachowanie sensu planowanego podziału rodzajów badań technicznych	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>między trzy typy stacji kontroli pojazdów. Zasadne jest wskazanie w ww. ust. 5 zastrzeżenia, analogicznie do rozwiązania przyjętego w art. 86 ust. 3 pkt 1, zastrzeżenia dotyczącego ust. 4.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 6)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Semantyka ust. 6 wskazuje na złe przypisanie do rozdziału 4, a w szczególności do pkt 86. Zapisy te powinny się znaleźć w art. 81 dotyczącego badań technicznych . Dodatkowo dubluje się z zapisem ustępu 4 pkt 3 więc powinien być wykreślony.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Zapis jest właściwy, dotyczy zakresu badań skp.</p>
		Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	<p>Koncepcja wykonania badania technicznego i dozоровego w jednym miejscu i czasie jest słuszną i zasługuje na uznanie. Nie ma jednak wystarczających podstaw do proponowanej w projekcie radykalnej zmiany miejsca wykonywania tych badań. W OSR (punkt 11) czytamy: „(...) połączenia nadzoru sprawowanego przez Dyrektora TDT nad urządzeniami przewożącymi towary niebezpieczne znajdujące się na pojazdach np. cysterny, wraz z badaniami technicznymi tych pojazdów. Przyjęcie takiego rozwiązania zapewni kompleksowe sprawdzenie pojazdu jak i urządzeń technicznych podlegających pod dozór, dając tym samym gwarancję zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a jednocześnie stanowiąc znaczne ułatwienie dla przedsiębiorców transportowych”. Nie można zgodzić się z ostatnim z tych stwierdzeń, nie znalazłoby ono potwierdzenia w realiach gospodarczych. Stacje prowadzone przez TDT zapewne spełniać będą kryteria Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów, ewentualnie z dodatkowym wyposażeniem wynikającym z obowiązujących już obecnie przepisów w zakresie badań pojazdów po zmianach wykraczających poza zakres homologacji oraz z wyposażeniem używanym w TDT do badań urządzeń dozоровych. Skoro więc warunki lokalowe i zasadnicze wyposażenie techniczne niczym nie różnią się od stacji prowadzonych przez przedsiębiorców (ale też podmioty nie będące przedsiębiorcami - np. policję, wojsko, szkoły, uczelnie, instytuty naukowo-badawcze) należałoby przyjąć, że badania pojazdów przewożących towary</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować z komercyjnymi skp.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>niebezpieczne może z powodzeniem wykonywać łącznie diagnosta i pracownik TDT na stacjach okręgowych (np. w podanych wcześniej do wiadomości zainteresowanych terminach). Przeniesienie uprawnień do wykonywania tego rodzaju badań do wyłącznej kompetencji TDT nie jest wbrew temu, co napisano w OSR znaczącym ułatwieniem dla przedsiębiorców transportowych. Wprowadzenie badań pojazdów przewożących towary niebezpieczne wyłącznie na 16 stacjach TDT pogorszy warunki prowadzenia działalności gospodarczej dla przedsiębiorstw wykonujących tego typu przewozy. Trzeba uwzględnić sytuację gospodarczą w sektorze polskich firm transportowych, które ponoszą negatywne konsekwencje wprowadzenia np. we Francji i w Niemczech ochrony własnych rynków pracy czy spadku ilości przewozów związanych z restrykcjami UE wobec Rosji. Stacji okręgowych jest około dwa tysiące, a stacji TDT miałyby być tylko szesnaście, co oznacza drastyczne zmniejszenie dostępności do usługi badania technicznego. Odległości nieefektywnie pokonywane przez pojazdy w celu wykonania badania technicznego mogłyby sięgnąć nawet 100 i więcej kilometrów (w jedną stronę), co wygeneruje dodatkowe koszty dla przedsiębiorców i nieuzasadnione obciążenie środowiska naturalnego i dróg publicznych. Nadmienić należy, że w niektórych miastach ograniczony jest ruch pojazdów ciężarowych, więc dojazd do SKP TDT może być jeszcze bardziej uciążliwy. Biorąc pod uwagę przepisy w sprawie czasu pracy kierowców wyjazd na badanie techniczne w odległej stacji TDT mógłby trwać nawet dwa dni. W innym miejscu OSR podaje, że wydano 21649 świadectw ADR. Liczba ta obrazuje skalę dodatkowego obciążenia dla przedsiębiorców i środowiska naturalnego. Przywołane w OSR porównanie do Królestwa Niderlandów jest nieadekwatne do warunków polskich, gdyż w Holandii 16 stacji RDW (holenderskiego odpowiednika TDT) funkcjonuje na powierzchni tego kraju (41.543 km²) niewiele większej od powierzchni województwa mazowieckiego (35.579 km²) i ponad siedmioipółkrotnie mniejszej od powierzchni Polski (312.679 km²). To zestawienie Polski i</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Holandii nie bierze również pod uwagę różnego nasycenia obu państw infrastrukturą drogową (oczywiście na korzyść Holandii), a tym samym czasu dojazdu do stacji kontroli. Wiek pojazdów przeznaczonych do przewozów materiałów niebezpiecznych w Polsce jest wyjątkowo niski a ich stan techniczny przewyższa zdecydowanie inne pojazdy ciężarowe o czym świadczą kontrole Policji i ITD. Wnioskuje się zatem o wykonywanie badań technicznych i dozorowych łącznie, w okręgowych stacjach kontroli pojazdów przez diagnostę wraz z pracownikiem TDT.</p> <p>Proponowana w konsultowanej ustawie regulacja może budzić wątpliwości natury konstytucyjnej, w szczególności czy nie jest ona sprzeczna z zasadą proporcjonalności - zasada proporcjonalności w ujęciu szerokim szczególnie nacisk kładzie na adekwatność celu i środka użytego do jego osiągnięcia. Z powyższego wynika, iż jeżeli cel regulacji prawnej można osiągnąć przy pomocy dwóch środków, przy czym jeden z nich w większym stopniu pogarsza sytuację prawną podmiotu, to należy wybrać ten drugi. W omawianym przypadku ograniczenie liczby stacji, na których można wykonywać badania ADR z ok. 2000 do 16 stanowi nieproporcjonalne obciążenie przedsiębiorców przy jednoczesnym braku potrzeby i jakiegoś konkretnego celu takiego rozwiązania możliwego przecież do osiągnięcia istniejącymi lub dostępniejszymi środkami. Wynikające z tego rozwiązania ograniczenie swobody prowadzenia działalności gospodarczej nie ma uzasadnienia, w ten sposób nie dojdzie do adekwatnej do skali ograniczenia poprawy jakości badań środków transportu. Poprawę tą można uzyskać, zachowując możliwość przeprowadzania badań na stacjach okręgowych.</p> <p>W zakresie badań zmian konstrukcyjnych wykraczających poza zakres homologacji obecne regulacje są wystarczające, funkcjonują prawidłowo i nie ma konieczności ich zmiany. Badania te wykonywane są przez działające pod nadzorem TDT wyspecjalizowane instytucje posiadające własne okręgowe stacje kontroli pojazdów i wyszkolonych pracowników - ITS i PIMOT i przeniesienie tych badań do wyłącznych</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			kompetencji TDT nie ma żadnego uzasadnienia.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86a ust. 1)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów (PISKP)	<p>W przesłanej opinii PISKP uważa, że przystępując do gruntownych zmian należy rozpocząć od analizy stanu obecnego. Od 21 sierpnia 2004 roku, kiedy weszła w życie ustawa o swobodzie działalności gospodarczej prowadzenie stacji kontroli stało się działalnością regulowaną. Poprzednio było wymagane zezwolenie. Taka zmiana w opinii PISKP przyczyniła się do szeregu złych zjawisk w systemie badań technicznych pojazdów w Polsce. W związku z powyższym PISKP zgłasza postulat, aby uznać działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia badań technicznych pojazdów za działalność wymagającą zezwolenia.</p> <p>Stacja kontroli pojazdów pełni rolę reprezentanta Państwa w zakresie zapewnienia obywatelom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Aktualnie obowiązujące przepisy spowodowały niekontrolowany wzrost ilości stacji, który doprowadził do konkurowania o użytkowników pojazdów kosztem jakości badań technicznych co skutkuje licznymi patologiami, w tym unikaniem wykonywania badań z wynikiem negatywnym. Obecnie stacje prowadzi wiele osób, które nie mają żadnego doświadczenia i wiedzy w zakresie techniki samochodowej, a działalność w tym zakresie traktowana jest czysto komercyjnie. Dla nich inwestycja w wybudowanie SKP ma być jedynie środkiem do uzyskania szybkiego zarobku. Z naszego doświadczenia wynika, że skala patologii na takich stacjach jest największa, albowiem na drugi plan schodzi jakość badań technicznych, a najważniejszy jest sukces ekonomiczny. Otwarcie nowej stacji w rejonie, gdzie już funkcjonuje wiele innych, a potrzeby społeczne w zakresie badań są zaspokojone, powoduje zaostrzenie walki konkurencyjnej, a tym samym obniżenie jakości wykonywanych badań.</p> <p>W naszej ocenie trudno pogodzić interes publiczny, jakim jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym, z koniecznością rywalizowania przez przedsiębiorcę z coraz większą nieuczciwą konkurencją. Działalność w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie może być</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Podjęto decyzję, aby działalność w zakresie prowadzenia skp pozostała działalnością regulowaną.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>w pełni działalnością wolnorynkową. Konieczne jest wprowadzenie zapisu mówiącego o tym, że działalność związana z prowadzeniem SKP jest działalnością wymagającą uzyskania zezwolenia.</p> <p>Obecnie działający przedsiębiorcy powinni otrzymać zezwolenie z mocy prawa. Natomiast otwierający nowe SKP mogliby uzyskać zezwolenie, o ile spełnione będzie kryterium nienasycenia rynku w danym powiecie wg wskaźnika np. uzależnionego od ilości pojazdów zarejestrowanych w przeliczeniu na działające linie diagnostyczne oraz po uzyskaniu pozytywnej opinii reprezentatywnej organizacji samorządu gospodarczego o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającej przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów. Rozwój systemu powinien odbywać się w sposób racjonalny i zaspokajać faktycznie istniejące potrzeby użytkowników pojazdów.</p> <p>Warto także dodać, że przedstawiona powyżej kwestia była już przedmiotem prac Grupy Roboczej utworzonej z inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, która w 2013 i 2014 r. opracowała tezy dotyczące „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych oraz poprawienia ich jakości”, w której znalazła się teza o nr 15 dotycząca uznania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia badań technicznych pojazdów za działalność licencjonowaną lub wymagającą zezwolenia. W przedstawionym projekcie nie widzimy realizacji tej tezy, która jest kluczowym rozwiązaniem potrzebnym dla uporządkowania obecnego systemu.</p> <p>Należy także wskazać, że Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 roku nr 2014/45/UE (Dz. U. Unii Europejskiej L 127/51) w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE w preambule (pkt 31) zawiera zapisy mówiące o tym, że „Upoważniając stacje kontroli pojazdów na swoich terytoriach, państwa członkowskie powinny wziąć pod uwagę fakt, że dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady wyłącza ze swojego</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zakresu stosowania usługi świadczone w interesie ogólnym w dziedzinie transportu.”</p> <p>Kolejny punkt preambuły (pkt 36) stanowi o tym, że „Aby zapewnić trwałe utrzymanie wysokiej jakości badań, państwa członkowskie powinny ustanowić system zapewnienia jakości, który obejmuje proces wydawania zezwoleń na prowadzenie badań zdatności do ruchu drogowego, ich nadzoru oraz cofania, zawieszania lub anulowania.”</p> <p>W artykule 3 pkt 9 Dyrektywy wprowadzono także definicję badania technicznego pojazdu. Zgodnie z nią „badanie zdatności do ruchu drogowego” oznacza kontrolę zgodnie z załącznikiem I, której celem jest zapewnienie, aby pojazd mógł być bezpiecznie użytkowany na drogach publicznych i spełniał wymagane i obowiązkowe kryteria bezpieczeństwa i ochrony środowiska.</p> <p>W art. 3 pkt 15 zdefiniowana została także stacja kontroli pojazdów, która oznacza organ lub podmiot, publiczny lub prywatny, upoważniony przez państwo członkowskie do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego.</p> <p>Badanie techniczne pojazdu (zgodnie z definicją dyrektywy 2014/45/UE) nie jest usługą. Diagnosta wykonuje czynności kontrolne stanu technicznego pojazdu decydując o dopuszczeniu go do ruchu drogowego.</p> <p>We wspomnianej Dyrektywie 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. U. L 376 z 27.12.2006) w pkt 21 wyłącza się usługi związane z transportem z zakresu jej zastosowania.</p> <p>W naszej ocenie wskazuje to jednoznacznie na tendencję, także ustawodawcy europejskiego, aby działalność związana z tą gałęzią gospodarki, a tym bardziej dotycząca bezpośrednio zapewnienia przez Państwo bezpieczeństwa obywateli, nie była w pełni traktowana jako wolnorynkowa.</p> <p>...przedstawiony do konsultacji projekt nie implementuje przytoczonych powyżej zapisów Dyrektywy.</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>W ocenie Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów od tej fundamentalnej zmiany należałoby zacząć udoskonalenie systemu badań technicznych pojazdów w Polsce, gdyż jest to główna przyczyna powstania wszystkich patologii.</p> <p>W naszej ocenie rektyfikacja obecnego stanu w tym zakresie jest nie tylko niezgodna z przepisami Unii Europejskiej ale i negatywnie wpływa na jakość badań technicznych w naszym kraju... Niezależnie od wskazanej już argumentacji, należy w tym miejscu podnieść, że w obecnej ustawie o swobodzie działalności gospodarczej w art. 75 ust. 1 wskazano, że każda działalność gospodarcza, której prowadzenie ma wpływ pośrednio lub bezpośrednio na bezpieczeństwo obywateli wymaga uzyskania zezwolenia (np. pkt 17, działalność opisana w ustawie - prawo farmaceutyczne, pkt 18 działalność określona w ustawie o transporcie drogowym). Dodatkowo powyższe wywody znajdują swoje wzmocnienie i potwierdzenie w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Analiza orzeczenia z 15 października 2015 r. w sprawie o sygn. C-168/14 prowadzi do wniosku, że działalność w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów nie powinna być traktowana jako stricte usługa i może być objęta systemem zezwoleń w celu ochrony konsumentów i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Informacją istotną płynącą z tego orzeczenia jest także to, że system taki już funkcjonuje w innych państwach członkowskich UE. Warto dodać także, że w piśmie skierowanym do Izby z 28 czerwca 2016 r. (znak: DPR-81-506/16/GP) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów wskazuje, że przyjęcie systemu zezwoleń zamiast systemu działalności regulowanej nie jest sprzeczne z naszym ustawodawstwem i pozostaje w gestii twórców nowych rozwiązań prawnych, a zatem możliwym jest wprowadzenie do polskiego systemu prawnego zapisów regulujących liczbę stacji kontroli pojazdów, jak również stymulowanie powstawania nowych w oparciu o system zezwoleń. Jeśli obecny projekt ustawy ma określać ramy systemu badań technicznych pojazdów w perspektywie najbliższych lat</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>(poprzednie zmiany w tym zakresie funkcjonują od przeszło dekady) to należy budować go na nowo w oparciu o prawidłowe założenia oraz przy wyciąganiu wniosków na temat prawidłowości działania obecnie funkcjonującego systemu. Tworzenie tak gruntownej reformy daje nam wszystkim niepowtarzalną szansę na przeprowadzenie udoskonalenia systemu w celu poprawy bezpieczeństwa obywateli. W naszej ocenie takiej szansy obecnie nie można nie wykorzystać. Zatem wnosimy o zmianę treści art. 86a ust. 1 i ust. 5 projektowanej ustawy w następujący sposób:</p> <p>„1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów wymaga uzyskania zezwolenia wydawanego w formie decyzji administracyjnej przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego”</p> <p>W ust. 5 dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:</p> <p>„6) będzie prowadził stację kontroli pojazdów na terenie powiatu, w którym liczba zarejestrowanych pojazdów przypadających na jedną linię diagnostyczną działającą już w stacjach kontroli pojazdów jest większa niż 5000,</p> <p>7) uzyskał pozytywną opinię reprezentatywnej organizacji samorządu gospodarczego o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającą przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów”.</p> <p>Dodanie pkt 7) do art. 86a ust. 5 ma na celu społeczną kontrolę nad poprawnością stosowania zapisów ustawy i zapewnienie racjonalnego wydawania zezwoleń dla nowych stacji kontroli pojazdów. Podobne rozwiązania funkcjonują także w innych krajach europejskich.</p> <p>W ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>(Dz. U. z 2015 r., nr 584 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>w art. 75 dodaje się ust. 2b w brzmieniu:</p> <p>„2b. Uzyskania zezwolenia wymaga prowadzenie przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w postaci stacji kontroli pojazdów, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”</p>	
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	<p>Proponujemy zmienić treści:</p> <p><i>Art. 86a ust.1 Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów wymaga uzyskania zezwolenia wydawanego w formie decyzji administracyjnej przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</i></p> <p>W związku z powyższym należy odpowiednio uzupełnić również zapisy art. 75 ustawy z 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej dot. konieczności uzyskania zezwolenia dla przedsiębiorcy prowadzącego działalność w postaci stacji kontroli pojazdów.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Podjęto decyzję, aby działalność w zakresie prowadzenia skp pozostała działalnością regulowaną.</p>
		Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	<p>Projekt ustawy w zasadniczej swojej części dotyczy zmiany funkcjonowania systemu badań technicznych w Polsce oraz zasad wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia Stacji kontroli pojazdów „SKP”. Dokonując oceny tego projektu nie bez znaczenia jest fakt, że prowadzenie SKP jest działalnością regulowaną w rozumieniu ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Związek nie ocenia czy jest to właściwe unormowanie prawne tego rodzaju działalności gospodarczej, zwracamy jednak uwagę, że taki stan prawny przekłada się na wszystkie aspekty podejmowania, prowadzenia oraz nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Wybiórcze stosowanie ustawy o swobodzie działalności gospodarczej w tym podjęta w projekcie próba wyłączenia części jej przepisów dotyczących</p>	<p><u>Uwaga ogólna.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			zasad prowadzenia kontroli, w żaden sposób nie poprawi nadzoru nad SKP, ponieważ zgodnie z ustawą, to działalność gospodarcza podlega kontroli. Błędym rozwiązaniem przyjętym w projekcie ustawy jest wyłączenie jej fragmentu na rzecz odrębnie ustanowionych zasad nieobejmujących pełnego zakresu działalności SKP. Takie rozwiązanie prawne spowoduje dualizm proceduralny w prowadzeniu kontroli na SKP skutkujący potencjalnym konfliktem w relacji kontroler – przedsiębiorca.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86a ust. 5 pkt 1)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Obawiamy się, że dopuszczenie możliwości prowadzenia stacji kontroli pojazdów przez przedsiębiorców zagranicznych posiadających oddziały na terytorium RP może stanowić zagrożenie dla polskich małych i średnich przedsiębiorców prowadzących SKP, którzy nie mają tak dużego kapitału jak duże podmioty zagraniczne i mogą zostać przez nich przejęci.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Ograniczanie swobody działalności gospodarczej jest niedopuszczalne.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	art. 86a ust. 5 pkt dlaczego nie chronimy swojego rynku przed konkurencją zagraniczną, (wg. naszej wiedzy) państwa UE szczególnie Niemcy nie zezwalają na prowadzenie takiej działalności przez obce podmioty	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Ograniczanie swobody działalności gospodarczej jest niedopuszczalne.
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	Należy zachować dotychczasowe brzmienie, czyli wykreślić " <i>lub oddział</i> ". Uzasadnienie: Proponowana zmiana wprowadza na rynek badań technicznych duże zagraniczne podmioty. Biorąc pod uwagę fakt, że SKP prowadzą mali i mikro przedsiębiorcy, ustawodawca powinien chronić krajowy rynek pracy, natomiast wprowadzona zmiana spowoduje, że w naszym kraju pojawią się stacje kontroli pojazdów prowadzone przez obce podmioty, które posiadając o wiele większy kapitał będą eliminować naszych pracodawców. Ponadto zwracamy uwagę, że wzrost ilości SKP będzie powodował spadek jakości badań technicznych pojazdów, więc	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Ograniczanie swobody działalności gospodarczej jest niedopuszczalne.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			należałoby raczej limitować ilość SKP, zamiast dopuszczać na ten rynek nowe zagraniczne podmioty.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86a ust. 5 pkt 3) oraz art. 86n ust. 1 pkt 4 i art. 86t ust. 1 pkt 5	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 86a ust. 5 pkt 3, art. 86t ust. 1 pkt 5, art. 86n ust.1 pkt 4 projektowanej ustawy wskazano, że warunkiem prowadzenia stacji kontroli pojazdów lub ośrodka szkolenia diagnostów lub wykonywania zawodu diagnosty jest brak prawomocnego skazania za przestępstwo skarbowe. O ile w przypadku przestępstwa przeciwko dokumentom jest to zasadne ze względu na rodzaj wykonywanej działalności gospodarczej, to nie widzimy uzasadnienia do rozszerzania takiego zakazu również na inne rodzaje przestępstw w tym przestępstwa skarbowe. Obawiamy się, że przepis ten np. będzie używany przeciwko przedsiębiorcom, w sytuacji gdy w terminie nie złożą stosownej deklaracji podatkowej, co będzie powodowało w konsekwencji dla nich zakaz wykonywania działalności gospodarczej.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie złożenie w terminie deklaracji podatkowej nie jest przestępstwem, lecz wykroczeniem skarbowym.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86a ust. 6)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Jest to niezgodne z zapisem, że Transportowy Dozór Techniczny prowadzi działalność gospodarczą. W związku z powyższym, czym będzie działalność Dyrektora TDT Stacji Kontroli skoro ma przynosić zysk wykazany w OSR? Proponujemy także w związku z tym, że cały czas nie zgadzamy się na to, żeby Transportowy Dozór Techniczny był zwolniony z wymogów ogólnie obowiązujących, proponujemy w to miejsce wprowadzić zapis, który będzie obligował przedsiębiorcę do odpowiedzialności za wykonywane badania techniczne na podobieństwo certyfikatu kompetencji zawodowych w transporcie drogowym. Nasza propozycja brzmienia pkt 6: 6. Posiada certyfikat kompetencji na prowadzenie Stacji Kontroli Pojazdów Należy zauważyć przy okazji, że Grupa Robocza wnosila w tezie 15 o działalność licencjonowaną.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować ze stacjami prowadzonymi przez przedsiębiorców. Zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE, badania techniczne pojazdów wykonuje państwo lub upoważnione przez nie podmioty.
		PHU Orlik	Nieuzasadnione wydaje się wyłączenie dyrektora TDT w zakresie prowadzonych przez niego stacji z pod reżimu ustawy z dnia 2 lipca	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (dalej: SDG) (projektowany art. 86a ust. 6). W naszej ocenie stacje TDT w istotny sposób wpłyną na zakłócenie wolnej konkurencji wśród funkcjonujących obecnie 4600 stacji kontroli pojazdów.</p> <p>Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną i jej warunki zostały określone w art. 86a ust. 5 ustawy SDG. Dyrektor TDT nie będzie więc obowiązany stosować się do przepisów min.: w zakresie określenia działalności wykonywanej przez Dyrektora TDT jako działalności regulowanej, niewykorzystywania środków publicznych w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej czy odpowiedzialności w związku ze skazaniem za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe. Takie uprzywilejowanie jest sprzeczne z art. 32 Konstytucji, który stanowi, że wszyscy są wobec prawa równi, wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne i nikt nie może być dyskryminowany w życiu (...) gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny. W ręku dyrektora TDT skupione zostały uprawnienia do decydowania o funkcjonowaniu lub zakończeniu działalności stacji, przeprowadzania w nich szeregu kontroli planowych i niezapowiedzianych, nadawania, cofania i zawieszania uprawnień diagnostom, a także kompleksowy nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi działalność szkoleniową dla diagnostów.</p>	Jw.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86b ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Zapis o prowadzeniu rejestru jest zgodny z także z zapisami tezy 2 Grupy Roboczej. Chcemy nadmienić, że rejestr SKP jest już prowadzony w ramach CEPIK-u. Jednakże nie ma zapisów do weryfikacji istniejących stacji przez nadzorujących i porównywania go z CEPIK. Uważamy, że to MSW jest organem właściwym do prowadzenia takiego rejestru Stacji Kontroli Pojazdów w systemie CEPIK, a organy nadzorujące SKP do weryfikacji tych zapisów oraz nanoszenia zmian, dotyczących funkcjonowania i zakresu wykonywanych badań.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Została podjęta decyzja o przekazaniu całości nadzoru nad skp Dyrektorowi TDT.
	Art. 1 pkt 15 lit. b	Polska Izba Stacji	W art. 86b ust. 2 doszło do oczywistej omyłki legislacyjnej tj. frazę	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86b ust. 2)	Kontroli Pojazdów	„stronie podmiotowej” należy zastąpić na „stronie internetowej”.	Określenie „strona podmiotowa” nie jest błędem, lecz oznacza stronę Biuletynu Informacji Publicznej poszczególnego organu. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie Biuletynu Informacji Publicznej w § 1 pkt 1 lit. b stanowi, że rozporządzenie określa szczegółowe wymagania dotyczące układu ujednoczonego systemu stron Biuletynu Informacji Publicznej, w szczególności standardy struktury stron podmiotowych Biuletynu Informacji Publicznej.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86c ust. 5)	Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	Zasadne jest również możliwości uzupełnienia art.86c o ust. 5 w brzmieniu: „Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.” Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.” Dodanie takiego zapisu wpłynie na przyspieszenie postępowania w zakresie wiarygodności przedsiębiorcy w zakresie prowadzenia przez niego działalności w formie stacji kontroli pojazdów. Dodatkowo zostanie zachowana swoista analogia, bowiem zapis dotyczący ww. oświadczenia znajduje się przy funkcjonowaniu stacji kontroli pojazdów po śmierci przedsiębiorcy (art.86g. ust.2).	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86d ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie	Następne należy wziąć pod uwagę art. 86c, jednakże mamy wątpliwości czy zgodnie z ustawą o działalności gospodarczej mają to być Jednostki	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Samorządu Terytorialnego, czy też wskazywany Dyrektor TDT.</p> <p>Nasze wątpliwości są tym większe, jak czytamy o gloryfikacji TDT np. w art. 86 d wraz z uzasadnieniem do czynności, które ten podmiot obecnie wykonuje, a są wskazywane, jako istotne nowe rozwiązanie. Przekonuje nas to do stwierdzenia, że autorem przedmiotowego projektu ustawy jest wynoszony na piedestał Transportowy Dozór Techniczny. Instytucja pozbawiona skromności oraz przedstawiana w projekcie, jako jedyna i niezastąpiona, co w zderzeniu z wynikami Kontroli NIK powinna być postrzegana jako instytucja nie wywiązująca się w odpowiedni sposób ze swoich obowiązków.</p> <p>Nigdzie nie są wskazane procedury, jakimi będzie się posługiwał Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Należy w tym miejscu wskazać, że zgodnie z dalszymi wpisami wszystko będzie w gestii Dyrektora TDT, bez nakładania (wyznaczania) norm prawnych, a przynajmniej nigdzie niepublikowanych. Na co nasze Stowarzyszenie nie może dać przyzwolenia.</p> <p>Wszystkie zadania, jakie nakłada się na dyrektora TDT związane z uzyskaniem wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących Stacje Kontroli Pojazdów są już wypełniane przez Jednostki Samorządu Terytorialnego zgodnie z ustawą o swobodzie działalności gospodarczej. Nie widzimy tu żadnych nowinek jedynie przekazanie zadań z JST do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wykazaniem, że czynności te będą generowały koszty po stronie przedsiębiorcy. Uważamy, że koszty przedsiębiorcy, które będą stanowiły przychód Transportowego Dozoru Technicznego stały się przyczyną niepotrzebnych i nieuzasadnionych zmian.</p>	Nadzór starostw nad skp jest nieefektywny, co wynika z kontroli NIK. Procedury w zakresie nadzoru są określone w projekcie ustawy.
		Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	Dodatkowo mając na uwadze załącznik nr V do Dyrektywy 2014/45/UE proponujemy zmianę zapisów art. 86d oraz art. 86i projektowanej ustawy. Proponowane przez nas zapisy gwarantują spełnienie minimalnych wymagań określonych ww. dyrektywie jak również	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zapewnią transparentność oraz niezależność wydzielonych pionów w strukturze Transportowego Dozoru Technicznego wykonujących określone czynności powierzone Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego zgodnie z zapisami projektowanej ustawy.</p> <p>W związku z powyższym proponujemy wprowadzić zapisy o następującej treści:</p> <p><i>Art. 86d. 1. Wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów dokonuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego na wniosek przedsiębiorcy.</i></p> <p><i>2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego po stwierdzeniu spełnienia wymagań, o których mowa art. 86a ust. 5 oraz poddaniu się przez przedsiębiorcę sprawdzeniu, o którym mowa w art. 86i ust. 1 lit. a:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1) dokonuje wpisu przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;</i> <i>2) nadaje stacji kontroli pojazdów kod rozpoznawczy;</i> <i>3) wydaje zaświadczenie o dokonaniu wpisu.</i> <p><i>Art. 86i.1 Dyrektor TDT przeprowadza na wniosek przedsiębiorcy, za opłatą:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>a) pierwsze sprawdzenie stacji kontroli przed wpisem do rejestru,</i> <i>b) okresowe sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, co 5 lat w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań. Z czynności sprawdzających sporządzany jest protokół.</i> 	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86e)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Art. 86e - termin 7 dni na zgłoszenie zmian dla dyrektora TDT przez SKP. Termin wyjątkowo krótki. Inne rodzaje działalności dopuszczają wielokrotnie dłuższe terminy na zgłoszenie zmian np. ustawa o transporcie drogowym 28 dni.	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zasadne jest wydłużenie terminu do 14 dni.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86f)	Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>Art. 86f</p> <p>w ust. 1 pkt 2 wykreślić wyrazy „<i>wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub</i>”. ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>"ust.2 Uzyskanie nowego wpisu do rejestru nie jest wymagane w przypadku zmiany stanu faktycznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, jeżeli zostało ono poddane sprawdzeniu uzupełniającemu przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Sprawdzenie uzupełniające podlega opłacie" <i>ust. 4 otrzymuje brzmienie:</i></p> <p>"ust.4 W przypadku wymiany wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz przekazania tego wyposażenia do kontroli metrologicznej lub naprawy, przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów obowiązany jest zawiadomić o tym Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w terminie 7 dni od dnia wymiany lub przekazania</p> <p>Uzasadnienie: Zmiana warunków lokalowych nie musi wiązać się z nowym wpisem, tj. nowym numerem SKP. W przypadku, gdy zmiana warunków lokalowych nie powoduje zmiany adresu, przeniesienia SKP do innego lokalu, itp. wystarczająca jest weryfikacja warunków lokalowych w ramach sprawdzenia uzupełniającego. Taka procedura uchroni przedsiębiorców od niepotrzebnych kosztów i działań związanych z koniecznością uzyskania nowego wpisu (na przykład z: wymianą pieczętek, wypełnianiem wniosku o wpis ,itp.) Zmiana wyposażenia kontrolno-pomiarowego bez zmiany pozostałych warunków prowadzenia SKP nie powinna być objęta koniecznością wizyty pracownika TDT na stacji, oraz koniecznością wniesienia opłaty związanej ze sprawdzeniem. Wymiana wyposażenia lub przekazanie go do kontroli metrologicznej lub naprawy powinno być jedynie zgłaszane przez przedsiębiorcę, natomiast sprawdzenie powinno następować w ramach corocznych lub doraźnych kontroli.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Już obecnie przewidziany jest brak konieczności nowego wpisu w zakresie zmiany warunków lokalowych, jeżeli zostanie przeprowadzone sprawdzenie uzupełniające.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86f. ust. 1, 4 oraz 5)	Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL	Dotyczy wyposażenia SKP. Analiza ... nie pozwala na jednoznaczną interpretację projektu przepisów, np.: <ul style="list-style-type: none"> - czy SKP może prowadzić działalność po przekazaniu całego lub części wyposażenia do kontroli metrologicznej lub naprawy po spełnieniu warunku zawiadomienia Dyrektora TDT – ust. 4. - jakie przepisy są przewidywane w rozporządzeniu, które zostanie wydane przez Ministra właściwego do spraw transportu – art. 86k ust. 1 pkt 1 	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Przepisy jednoznacznie wskazują, że badania mogą być przeprowadzane jedynie przy użyciu odpowiedniego wyposażenia. Przepisy projektowanych rozporządzeń wykonawczych nie podlegają konsultacji na aktualnym etapie konsultacji projektu ustawy.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86h ust. 2 pkt 3 i ust. 3 pkt 1)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 86h ust. 2 pkt 3 i ust. 3 pkt 1 jako rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie stacji kontroli pojazdów uznano niezgodne ze stanem faktycznym wydawanie przez diagnostów dokumentów z badania technicznego. Taka konstrukcja normy zakłada bezpośrednią odpowiedzialność pracodawcy poprzez zakaz wykonywania przez niego działalności gospodarczej za niezgodną z prawem pracę jego pracowników w każdym przypadku tj. niezależnie od staranności w nadzorze. W naszej ocenie takie uregulowanie jest całkowicie niezgodne z zasadą konstytucyjnej proporcjonalności odpowiedzialności za czyn i jako takie jest całkowicie nie do przyjęcia. Niemożliwym jest, szczególnie w przypadku dużych podmiotów w postaci funkcjonowania spółek prawa handlowego sprawowanie nieustannego nadzoru nad pracą pracowników. Odpowiedzialność w tym zakresie powinna dotyczyć jedynie bezpośrednich sprawców. W związku z tym, że projekcie zakłada się, że działalność w zakresie stacji kontroli pojazdów jest objęta częściowo zapisami ustawy o swobodzie działalności gospodarczej to decyzja w tym przedmiocie będzie ustawowo natychmiast wykonalna i z mocy prawa będzie zakazywać wykonywania działalności w tej postaci na lat 3. Postulujemy zatem całkowite wykreślenie tego zapisu z projektu.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zasadne jest przypisanie przedsiębiorcom prowadzącym skp odpowiedzialności za nieprawidłowości w wykonywaniu badań i ich dokumentacji. Pracodawca odpowiada również za czynności pracowników w związku z wykonywaną pracą.
		Stowarzyszenie Inżynierów i	Zaproponowana forma przepisu pozbawia uprawnień do prowadzenia stacji przez przedsiębiorcę, u którego zatrudniony jest diagnosta,, który	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Techników Mechaników Polskich (SIMP)	dopuścił się rażących zaniedbań poprzez wydawanie dokumentów nie zgodnie ze stanem faktycznym dotyczących badań technicznych. W zdecydowanej większości przypadków przedsiębiorca pomimo dołożenia należytej staranności nie będzie miał na to wpływu. Naszym zdaniem takie uregulowanie jest całkowicie niezgodne z zasadą konstytucyjnej proporcjonalności odpowiedzialności za czyn i jako takie jest całkowicie nie do przyjęcia.	Zasadne jest przypisanie przedsiębiorcom prowadzącym skp odpowiedzialności za nieprawidłowości w wykonywaniu badań i ich dokumentacji. Pracodawca odpowiada również za czynności pracowników w związku z wykonywaną pracą.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86h ust. 3)	Instytut Transportu Samochodowego	Art. 86h ust. 3 projektu ustawy prd proponujemy wykreślić. Uzasadnienie Próba zdefiniowania rażącego naruszenia wykonywania warunków działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów nie powiodła się, gdyż w myśl proponowanych w projekcie zapisów każda niezgodność w wydanym zaświadczeniu byłaby rażącym naruszeniem i dawała podstawę do wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. Należałoby stworzyć zamknięty katalog konkretnych przypadków, które są rażącym naruszeniem, o którym tu mowa, lub też pozostawić to do oceny organu.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zasadne jest przypisanie przedsiębiorcom prowadzącym skp odpowiedzialności za nieprawidłowości w wykonywaniu badań i ich dokumentacji.
		Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	... art. 86 h ust 3. Uważamy, że powinno nastąpić rozróżnienie odpowiedzialności diagnosty za przeprowadzenie niewłaściwego badania od odpowiedzialności przedsiębiorcy wykonującego działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. W przypadku, gdy przedsiębiorca dołożył wszelkich starań, aby badania były przeprowadzane prawidłowo (odpowiednie wyposażenie, odpowiednie szkolenia dla diagnosty, itp.), nie może być karany za to, że diagnosta przeprowadził niewłaściwie badanie techniczne.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zasadne jest przypisanie przedsiębiorcom prowadzącym skp odpowiedzialności za nieprawidłowości w wykonywaniu badań i ich dokumentacji. Pracodawca odpowiada również za czynności pracowników w związku z wykonywaną pracą.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	Należy wykreślić pkt 1. Uzasadnienie: Przedsiębiorca nie powinien odpowiadać za błędy merytoryczne popełnione przez diagnostę.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zasadne jest przypisanie przedsiębiorcom prowadzącym skp odpowiedzialności za nieprawidłowości w wykonywaniu badań i ich dokumentacji. Pracodawca odpowiada również za czynności pracowników w związku z wykonywaną pracą.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Art. 86h ust. 3 - rażącym naruszeniem warunków działalności gospodarczej jest: - wielokrotne przeprowadzanie badań technicznych niezgodnie z zakresem i sposobem wykonania badań; - wielokrotne przeprowadzanie badań technicznych bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego; - odmowa poddania się kontroli. „Wielokrotność” jest pojęciem nieostrym i z tego powodu nieegzekwowalnym.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zasadne dodawanie pojęcia „wielokrotność”, ponieważ brzmienie poszczególnych czynności jakie ustawodawca zawarł w 86h ust. 3 wskazuje, że rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej jest co najmniej ich kilkukrotne wykonanie.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86i ust. 1)	Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	Dodatkowo mając na uwadze załącznik nr V do Dyrektywy 2014/45/UE proponujemy zmianę zapisów art. 86d oraz art. 86i projektowanej ustawy. Proponowane przez nas zapisy gwarantują spełnienie minimalnych wymagań określonych ww. dyrektywie jak również zapewnią transparentność oraz niezależność wydzielonych pionów w strukturze Transportowego Dozoru Technicznego wykonujących określone czynności powierzone Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego zgodnie z zapisami projektowanej ustawy. W związku z powyższym proponujemy wprowadzić zapisy o następującej treści: <i>Art. 86d. 1. Wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów dokonuje Dyrektor Transportowego Dozoru</i>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p><i>Technicznego na wniosek przedsiębiorcy.</i></p> <p><i>2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego po stwierdzeniu spełnienia wymagań, o których mowa art. 86a ust. 5 oraz poddaniu się przez przedsiębiorcę sprawdzeniu, o którym mowa w art. 86i ust. 1 lit. a:</i></p> <p><i>1) dokonuje wpisu przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;</i></p> <p><i>2) nadaje stacji kontroli pojazdów kod rozpoznawczy;</i></p> <p><i>3) wydaje zaświadczenie o dokonaniu wpisu.</i></p> <p><i>Art. 86i.1 Dyrektor TDT przeprowadza na wniosek przedsiębiorcy, za opłatą:</i></p> <p><i>a) pierwsze sprawdzenie stacji kontroli przed wpisem do rejestru,</i></p> <p><i>b) okresowe sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, co 5 lat</i></p> <p><i>w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań. Z czynności sprawdzających sporządzany jest protokół.</i></p>	
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	W odniesieniu do art. 86i proponujemy aby przewidziane co 5 lat badanie SKP połączone z odnowieniem decyzji zezwalającej na prowadzenie stacji połączyć z badaniem opisanym w art. 86j ust. 3 pkt 2 i w związku z tym, że podczas kontroli corocznej podlegają te same elementy co podczas wydawania decyzji wskazane byłoby zrezygnowanie z odnawiania decyzji co 5 lat i dodatkowych czynności z tym związanych.	<u>Uwaga nieaktualna</u> - Zrezygnowano z okresowego badania skp co 5 lat.
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	Należy wykreślić ust. 1. Uzasadnienie: Wyposażenie kontrolno-pomiarowe i warunki lokalowe są sprawdzane w ramach corocznych kontroli.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b	Polska Izba Stacji	W art. 86i ustawy pozostawia się w obrocie prawnym instytucję	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86i ust. 1) w powiązaniu z art. 10	Kontroli Pojazdów	<p>sprawdzenia stacji w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych co 5 lat. Koszt takiego odbioru ma wzrosnąć o 100% tj. do kwoty 1400 zł. Skoro projekt zakłada permanentny nadzór stacji przez TDT to brak jest potrzeby utrzymania w obrocie prawnym instytucji odbiorów stacji w 5 - letnim odstępie czasu. Przepis powinien dotyczyć tylko nowych stacji. Decyzja poświadczająca zgodność wyposażenia i warunków lokalowych stacji powinna być co do zasady bezterminowa, z zastrzeżeniem konieczności nowego lub uzupełniającego odbioru w przypadku zmiany stanu faktycznego jak proponuje się w art. 86f projektu. Proponowana zmiana powoduje też bezprzedmiotowość wprowadzenia art. 10 przepisów końcowych dotyczącego uznawania ważności dotychczasowo wydanych poświadczeń na lat 5. W tym przepisie także ustawowo, powinno się uznać, że dotychczas wydane poświadczenia są bezterminowe. Zatem art. 86i ust.1 i art. 10 przepisów końcowych powinien mieć brzmienie:</p> <p>„1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego dokonuje na wniosek przedsiębiorcy, za opłatą sprawdzenia stacji kontroli pojazdów, na której dotychczas nie wykonywano badań technicznych pojazdów, w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań.”</p> <p>„Art. 10 Poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych dla stacji kontroli pojazdów, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane”</p>	Zrezygnowano z co 5-letniego badania skp. Niezasadna jest proponowana zmiana art. 10.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji	art. 86i, art. 86j ust. 3 pkt. 2a - po co kolejna kontrola, skoro TDT będzie na bieżąco kontrolował skp zarówno pod względem wyposażenia, warunków lokalowych jak i jakości badań, a przedsiębiorca ma obowiązek informowania o zmianach. Kolejna horrendalna opłata	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zrezygnowano z co 5-letniego badania skp.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	wpływająca na konto TDT i przy tym niczym nie uzasadniona.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86i ust. 1) w powiązaniu z art. 86j ust. 3 pkt 2 lit. a	DEKRA Polska	Projekt ustawy przewiduje, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie dokonywał co 5 lat sprawdzenia SKP w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badan technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badan (Art. 86i ust. 1) oraz, że ten sam organ będzie kontrolował SKP min. raz w roku zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badan technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań (Art.86a ust 5, pkt4). W związku z tym, że kontroli corocznej podlegają te same elementy, co podczas wydawania decyzji wskazane byłoby rozważenie rezygnacji z odnawiania decyzji co 5 lat i dodatkowych czynności z tym związanych.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zrezygowano z co 5-letniego badania skp.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j)	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	Zgodnie z projektem ustawy Dyrektor TDT otrzyma niemal nieograniczoną i w żaden sposób niekontrolowaną władzę nad systemem przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Skupienie w jednym organie wszystkich elementów nadzoru nad działalnością SKP z jednoczesnym umożliwieniem temu organowi przeprowadzania badań technicznych pojazdów na własnych stacjach jest, co najmniej nieetyczne i będzie w przyszłości prowadzić do nadużyć ze strony TDT. Opisane w projekcie ustawy procedury wydawania uprawnień, ustaleń z kontroli oraz cofania uprawnień zarówno wobec przedsiębiorców, jak też wobec diagnostów, nie przewidują nawet możliwości skutecznego odwołania się od decyzji wydanej przez TDT do innej instytucji. Powstaje pytanie - Jak zapisany w projekcie ustawy: "Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, w celu zapewnienia obiektywizmu i wysokiej, jakości badań technicznych (..)" będzie prowadzony na zasadzie dwuinстанcyjności"? Jeżeli faktycznie ma dojść do poprawy i podniesienia skuteczności nadzoru nad SKP to czynności w zakresie	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nadzór starostw nad skp jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK. Stacje TDT nie będą konkurować z podstawowymi i okręgowymi skp.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>nadzoru powinien nadal wykonywać w pierwszej instancji Starosta, natomiast Dyrektor TDT powinien weryfikować prawidłowość sprawowanego nadzoru (kontrole w starostwie, kontrole weryfikujące na SKP w zakresie sprawdzenia prawidłowości prowadzenia działalności gospodarczej oraz wykonywania badań technicznych pojazdów. Szczególnie ważne w tym systemie byłoby zajmowanie wiążącego stanowiska w sprawach różnic w interpretacji przepisów, itp.). Wskazany w uzasadnieniu do ustawy brak przygotowania starostw do sprawowania nadzoru to niepotrzebna nikomu demagogia wystarczy tylko wskazać, że starostowie realizują to zadanie od około 20 lat. Obecnie TDT również nie jest przygotowany do realizacji tego zadania personel ma być dopiero rekrutowany nie wspominając o braku praktyki i specjalistycznego szkolenia. Koszty przygotowania starostw i TDT do wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE są porównywalne, natomiast o wiele mniejsze będą koszty utrzymania pracowników realizujących kontrolę i nadzór w przypadku pozostawienia tego zadania w kompetencji starosty. Projekt wskazuje jednak n inne nowatorskie podejście do sprawowania nadzoru – starosta wykonywał to zadanie z wykorzystaniem środków własnych, natomiast TDT za przeprowadzane kontrole oraz wykonywanie innych czynności na SKP będzie pobierał wysokie opłaty. Trudno się oprzeć wrażeniu, że zmiana systemu to typowy skok na kasę w wykonaniu TDT.</p>	
		<p>Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych</p>	<p>Nadzór nad SKP. Popieramy rolę TDT w tej sprawie. Proponujemy tu zaangażować Delegatury Terenowe i oddziały TDT do kontroli SKP w rejonie działań przedstawicielstw TDT. Tym samym każde z ogniw TDT będzie realizowało kontrolną rolę nad SKP, a Dyrektor TDT jest wówczas instancją odwoławczą.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Podjęto decyzję o przekazaniu nadzoru nad skp Dyrektorowi TDT.</p>
		<p>Związek Powiatów Polskich (ZPP)</p>	<p>Związek Powiatów Polskich przedmiotowy projekt w jego obecnym kształcie ocenia negatywnie. Zamiast tego jednym z głównych rozwiązań przewidzianych w projekcie ustawy jest znaczące zwiększenie kompetencji Transportowego Dozoru Technicznego, w szczególności poprzez pozbawienie starostów</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nadzór wykonywany przez starostwa jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>całokształtu zadań z zakresu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Uzasadniane jest to różnymi argumentami, które jednak po dokładniejszej analizie okazują się chybione. W szczególności wskazuje się, iż:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „zgodnie z brzmieniem dyrektywy 2014/45/UE kontrola nad całym obszarem związanym ze stacjami kontroli pojazdów powinna być skoncentrowana w rękach organu państwowego”. Przedmiotowa dyrektywa w swoim art. 3 pkt 16 zdefiniowała pojęcie „organu nadzoru” jako organ lub organy ustanowione przez państwo członkowskie i odpowiedzialne za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Dyrektywa dodaje, że organ nadzoru może stanowić część właściwego organu lub właściwych organów. Na tym tle należy podkreślić, że organy samorządowe co prawda nie są organami administracji rządowej, jednak pozostają organami państwowymi. Samorząd terytorialny jest częścią państwa, nie wolno więc posługiwać się argumentem, że organ państwowy musi oznaczać organ podległy odpowiedniemu ministrowi. <p>Co więcej - sama dyrektywa podkreśla, że organ nadzoru może od strony organizacyjnej obejmować kilka organów administracji - realizujących różny zakres zadań. W tym miejscu warto podkreślić, że przywoływana przez projektodawców „Strategia” postulowała zmianę kompetencji organów sprawujących nadzór nad stacjami kontroli pojazdów poprzez rozdzielenie kompetencji do kontroli w obszarze administracyjnym i kontroli obejmującej wyposażenie kontrolno-pomiarowe stacji kontroli pojazdów oraz jakość badań technicznych pojazdów (teza nr 16). Nie zostało to w żaden sposób rozważone;</p> <ul style="list-style-type: none"> • „jedynym organem, który jest w stanie podjąć wiarygodne zadania w tym zakresie jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. [...] Urząd obsługujący Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zatrudnia wyspecjalizowanych pracowników, dlatego podejmowane 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>działania dają rękojmię wykonywanych czynności kontrolno-sprawdzających". Należy w tym miejscu przytoczyć wyniki kontroli NIK dotyczącej wykonywania zadań przez Transportowy Dozór Techniczny w latach 2012-2015. NIK stwierdził, że TDT „nie wykazywał [...] inicjatywy w wykonywaniu dozoru nad pozostałymi urządzeniami znajdującymi się w ewidencji eksploatowanych urządzeń technicznych". W efekcie w kontrolowanym okresie ponad 37 tys. (14%) zaewidencjonowanych w TDT urządzeń nie posiadało ważnych badań technicznych i decyzji zezwalających na eksploatację. „Mimo występowania przypadków nielegalnej eksploatacji urządzeń technicznych TDT tylko w ograniczonym zakresie podejmował wspólne działania ze służbami i inspekcjami realizującymi zadania dotyczące bezpieczeństwa pracy urządzeń technicznych oraz bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych." „TDT nie wykorzystywał w pełni także informacji otrzymywanych od innych podmiotów, o użytkowaniu urządzeń technicznych z naruszeniem przepisów o dozorze technicznym." Ustalenia te pozostają w opozycji do głębokiej wiary projektodawców, że jedynym organem, który jest w stanie podejmować wiarygodnie zadania dotyczące nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów jest TDT;</p> <ul style="list-style-type: none"> • poszczególne starostwa nie są przygotowane do pełnienia funkcji nadzorczych zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE. Argument ten traktujemy jako szczególnie niestosowny. W chwili obecnej koszty prowadzenia nadzoru spoczywają na barkach właściwych jednostek samorządu terytorialnego. Jak wskazuje Ocena Skutków Regulacji zaproponowana zmiana kompetencji ma przynieść po stronie jednostek samorządu terytorialnego oszczędności na poziomie 2,32 mln zł rocznie. Na tyle zatem wyceniono obecny koszt realizacji zadań odbieranych jednostkom samorządu 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>terytorialnego. Jednocześnie w celu osiągnięcia właściwego poziomu nadzoru w modelu docelowym kieruje się do Transportowego Dozoru Technicznego strumień środków finansowych w wysokości 69,71 mln zł rocznie, w tym 64,42 mln zł z nowych lub podwyższanych przez opiniowany projekt opłat. Innymi słowy - rzekomo wyspecjalizowany organ otrzymuje dedykowane finansowanie w kwocie trzydziestokrotnie wyższej niż ta, która obecnie jest wydawana na realizację zadania. Wystarczające by było skierowanie tych środków do organów obecnie odpowiedzialnych za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów.</p> <p>Wskazane środki są uzyskiwane dzięki przymusowemu obciążeniu wszystkich kierowców dodatkową opłatą oraz wprowadzeniem monopolu na niektóre badania techniczne dla stacji własnych TDT. W tym ostatnim zakresie na szczególnie negatywną ocenę zasługuje pomysł przypisania tym stacjom okresowych badań technicznych wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego. Pomysł taki nie ma nic wspólnego z troską o poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego - jest po prostu zarezerwowaniem dla stacji TDT efektywnego źródła dochodów.</p> <p>Dodać należy, że po zakończeniu okresu inwestycyjnego (budowy nowych stacji TDT) koszty realizacji powierzonych TDT zadań zostały oszacowane na około 45 mln zł rocznie - co oznacza, że z góry zakłada się uzyskanie na prowadzonej działalności stałego zysku na poziomie 20 mln zł. W tej sytuacji całą propozycję należy uznać za kolejny pomysł centralizacyjny mający na celu budowę państwa resortowego.</p> <p>W świetle powyższego Związek Powiatów Polskich domaga się gruntownej zmiany projektu i zachowania przez powiaty znaczącej części zadań związanych z nadzorem nad funkcjonowaniem systemu</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>badania technicznych pojazdów (zarówno w aspekcie dotyczącym stacji kontroli pojazdów, jak i diagnostów) - przy jednoczesnym skierowaniu na ten cel adekwatnych środków finansowych.</p>	
		<p>Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)</p>	<p>Ponadto uważamy, że wyznaczona jednostka - TDT, która ma sprawować kontrolę nad stacjami kontroli pojazdów nie powinna występować jako konkurent w stosunku do przedsiębiorców, którzy przeprowadzają badania techniczne. Transportowy Dozór Techniczny powinien zachować neutralność w tym zakresie jako urząd kontrolujący. Proponujemy, aby sieć stacji, które będą mogły weryfikować poprawność wykonywanych badań technicznych były prowadzone przez inne podmioty niż TDT np. przez ZMPD.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Badania przeprowadzane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować ze stacjami prowadzonymi przez przedsiębiorców</p>
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 1)</p>	<p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)</p>	<p>System oraz nadzór jest już zapewniony i obecnie sprawuje go już Dyrektor TDT. Przecież to nikt inny jak Dyrektor TDT poprzez system egzaminowania odpowiedzialny jest za dopuszczanie do zawodu wysoko wykwalifikowanych diagnostów. To nikt inny jak Dyrektor TDT wydaje certyfikacje po spełnieniu wysokich wymogów przez Stacje Kontroli Pojazdów.</p> <p>Kolejnym problemem, na który pragniemy zwrócić uwagę, a co umknęło uwadze twórcom projektu jest zapis w pkt 17 preambuły:</p> <p>Na potrzeby kontroli pojazdów, a w szczególności ich elektronicznych podzespołów odpowiadających za bezpieczeństwo, kluczowe znaczenie ma posiadanie dostępu do specyfikacji technicznych każdego pojazdu. W związku z tym producenci pojazdów powinni udostępnić dane potrzebne do sprawdzenia sprawności elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska. Podobnie w tym samym celu należy stosować przepisy dotyczące dostępu do informacji o naprawach i konserwacji, zapewniając stacjom kontroli pojazdów dostęp do wszystkich informacji niezbędnych do badań zdatności do ruchu drogowego. Dane te powinny obejmować szczegółowe informacje</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nadzór wykonywany przez starostwa jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>umożliwiający monitorowanie sprawności systemów odpowiadających za bezpieczeństwo pojazdów w sposób pozwalający na badanie tych systemów w środowisku okresowych kontroli technicznych. Ma to kluczowe znaczenie, w szczególności w obszarze układów sterowanych elektronicznie i powinno dotyczyć wszystkich części zamontowanych przez producenta.</p> <p>Nie rozumiemy dlaczego tak skutecznie nie chce się dać diagnostom samochodowym dostępu do danych homologacji/danych technicznych pojazdów, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.</p> <p>Biorąc powyższe pod uwagę oraz poniższy zapis z uzasadnienia:</p> <p>„W znacznej mierze naprzeciw postulatów środowiska branżowego wychodzi dyrektywa 2014/45/UE, która zostanie wdrożona przepisami niniejszej ustawy.</p> <p>należy odczytać, jako kłamstwo informacyjne, ponieważ zapisy rzeczony dyrektywy nie dość, że nie zostają wprowadzone zgodnie z jej przesłaniem, to jeszcze sam projekt został wypaczony poprzez gloryfikację interesów wyłącznie jednej instytucji. Zaproponowane przez ustawodawcę zmiany nie są więc w naszej ocenie zmianami systemowymi. Po analizie zapisów projektu ustawy stwierdzamy, że ustawodawca nie zadał sobie trudu i nie dokonał analizy istniejących patologii w systemie badań technicznych pojazdów.</p> <p>Nieprawdziwym w naszej opinii jest również stwierdzenie o braku właściwego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. W obecnym stanie prawnym zgodnie z art. 83b ust. 1 wyznaczonym organem do</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>sprawowania tegoż nadzoru jest Starosta, który na mocy ust. 3 tego artykułu może w drodze porozumienia czynności nadzorcze powierzyć Dyrektorowi TDT. W ramach takiego rozwiązania w roku 2014 około 47% stacji kontroli pojazdów zostało poddanych kontroli, jednak wprowadzenie opłaty przez Transportowy Dozór Techniczny znacznie ograniczyły podpisywanych porozumień w niniejszym zakresie. Zatem Transportowy Dozór Techniczny aktywnie uczestniczył w systemie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. W związku z powyższym biorąc pod uwagę wysokie kwalifikacje inspektorów TDT-u nieprawdziwe jest twierdzenie, że dotychczasowy nadzór nad stacjami kontroli pojazdów nie był sprawowany właściwie. Co więcej uważamy, że Jednostki Samorządu Terytorialnego dołożyły starań, żeby jak najlepiej wywiązać się z tego obowiązku. W tym kontekście postulujemy o wprowadzenie odpowiednich procedur dla organów nadzoru oraz wymagań dla osób bezpośrednio go sprawujący.</p> <p>Należy wspomnieć, że nadzór taki jest już pełniony przez JST. Aby spełnić wymagania Dyrektywy należy wskazać tylko wymagania dla nadzoru oraz dać narzędzia do wypełniania go. Nikt chyba nie ma wątpliwości, że wykonujący nadzór do chwili obecnej wykonują go obiektywnie, a o wysokiej, jakości badań świadczą dane Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, który oceniają zagrożenie wynikające ze stanu technicznego na poziomie 0.02% czyli nie istotnym. Na pewno jest to też zasługa diagnostów posiadających dużą świadomość społeczną biorąc pod uwagę warunki pracy jakie im się zapewnia.</p>	
		Polski Związek Motorowy (PZM) 2	Polski Związek Motorowy pozytywnie ocenia dotychczasowy system nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, sprawowany przez Starostów, przy wsparciu fachowym Transportowego Dozoru Technicznego. Ponieważ Dyrektywa nie ogranicza tego nadzoru do jednego organu (w Dyrektywie użyto liczby mnogiej), PZM stoi na stanowisku, by nie zmieniać dobrze funkcjonującego systemu, ponieważ istnieje ryzyko	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nadzór wykonywany przez starostwa jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			jego pogorszenia (art. 86j ust. 1).	
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	<p>W naszej ocenie właściwym organem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów z ramienia państwa byłby wojewoda. Takie rozwiązanie byłoby tańsze dla państwa, właściwsze i mniej uciążliwe dla obywateli.</p> <p>86j – obiektywizm, przy kontrolach konkurencyjnych dla TDT skp – to jakiś ponury żart.</p> <p>Jaki sens ma ponowne badanie pojazdu po upływie do 3-ech miesięcy od daty badania w zakresie jego stanu technicznego? Pojazd w tym okresie może zostać rozbity i naprawiony, może ulec uszkodzeniu silnik (wycieki z uszczelniaczy, choćby pompy wody), układ wydechowy (przepalenie rury, bądź jej oberwanie), układ hamulcowy (nieszczelność cylinderków).</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować ze stacjami prowadzonymi przez przedsiębiorców</p>
		Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	<p>Projekt ustawy przypisuje wszystkie kompetencje w zakresie rejestracji SKP i nadzoru nad SKP, Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Uzasadnienie takiej decyzji wskazując w uzasadnieniu, że jest to efekt nierzetelnego nadzoru starosty nad SKP jest nie do końca właściwa ceną sytuacji. Dyrektor TDT nadzoruje stacje w imieniu, co najmniej kilkudziesięciu Starostów i systemowo na tych stacjach sytuacja się nie różni od pozostałych. Jeżeli przekazanie tej kompetencji Dyrektorowi TDT ma podnieść, jakość i skuteczność nadzoru, to przyjęte rozwiązania prawne nie dają takiej gwarancji. Zmiana zasad kontroli prowadząca się praktycznie tylko do wykonywania doraźnych niezapowiedzianych kontroli może być skuteczna wyłącznie w pierwszym okresie funkcjonowania tych przepisów następnie w „odpowiedniej cenie” będzie wyłącznie system powiadamiania o kontroli. Jeżeli obecnie starostowie zatrudniają ponad 400 osób sprawujących nadzór nad SKP to czy 230 pracowników TDT wykona lepiej tą pracę? w szczególności, że otrzymają jeszcze dodatkowe zadania do wykonania w ramach prowadzonych kontroli stacji (zatwierdzanie badań, analiza materiałów archiwalnych itd.). Ta uwaga</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nadzór wykonywany przez starostwa jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			nie stanowi jednak wniosku o wyższe zatrudnienie w TDT. System nadzoru zaproponowany w projekcie w wykonaniu służb TDT jest po prostu za drogi. Wskazujemy na słabość proponowanego rozwiązania, co w połączeniu z prawem do wykonywania niezapowiedzianych kontroli może wskazywać wyłącznie na negatywne skutki dla przedsiębiorców prowadzących SKP. Nowe rozwiązanie promujące powstanie autorskich stacji Dyrektora TDT finansowanych z publicznych środków, wyłączonych spod jakiegokolwiek nadzoru, wskazuje w perspektywie na poważne problemy przedsiębiorców prowadzących SKP i stopniową degradację tych firm i następnie ekonomiczną likwidację.	
		DEKRA Polska	Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów - nasze obawy budzą możliwości w zakresie terminowej realizacji procedury odwoławczej. Organem odwoławczym od decyzji Dyrektora TDT będzie Minister Infrastruktury i Budownictwa. Biorąc pod uwagę planowaną liczbę kontroli (około 80 tys. oraz ilość potencjalnych odwołań od decyzji może dojść do opóźnień w ich rozpoznawaniu oraz wydawaniu decyzji przez Ministerstwo.	<u>Uwaga ogólna.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 3)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Wystarczy analiza załącznika V do Dyrektywy, aby przekonać się, że większość zadań nadzoru spełnimy, jedynie jest potrzeba uściślenia, udoskonalenia dla obecnego nadzoru, żeby były spełnione przesłanki dyrektywy. Należy zauważyć, że zgodnie z zapisami załącznika V: Przepisy i procedury dotyczące organów nadzoru ustanowionych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 14 obejmują następujące minimalne wymogi: Nikt nie wskazuje, że ma być to jeden organ Państwowy, co więcej należy to rozumieć, że zadania te mogą wypełniać różne organy Państwa. Dlatego poniżej postaramy się wykazać, że zapisy nie wnoszą nic nowego oprócz wyznaczenia jedyne go organu kontroli, jakim ma być TDT. 1) przeprowadza kontrolę i zatwierdzenie wyników wybranych losowo	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nadzór wykonywany przez starostwa jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>badania technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę w zakresie: Uważamy, że doszło tu do nadinterpretacji zapisów zał. V Dyrektywy, które mówią o:</p> <p>d) monitorowanie z zastosowaniem środków, takich jak: — analiza wyników badania zdatności do ruchu drogowego (metody statystyczne), e) zatwierdzanie wyników pomiarów przeprowadzonych podczas badania zdatności do ruchu;</p> <p>Naszym zdaniem należy tu odróżnić zatwierdzanie wyników badań technicznych pojazdów prowadzonych podczas kontroli SKP, od analizy, jako środka monitorowania wyników badań z okresu np. 3 miesięcy.</p> <p>Nie jest też wyjaśnione, co się stanie jak nie zostaną zatwierdzone np. wyniki badań technicznych z ostatnich trzech miesięcy. Jakie procedury będą wdrożone? Inną sprawą jest zatwierdzanie wyników badań podczas obecności pojazdu.</p> <p>a) analizy wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek, Analizę taką można wykonać, a naszym zdaniem należy wykonywać ją w sposób ciągły niezależnie od terminów kontroli, tym bardziej, że jest to środek monitorowania. Takie możliwości zapewni nam system CEPIK 2, nie wspominając o niezależnym systemie, który ma zostać wprowadzony przez Transportowy Dozór Techniczny.</p> <p>b) analizy i zatwierdzenia wyniku pomiaru z urządzeń do badania skuteczności i równomierności działania hamulców, Nie znaleźliśmy zapisów obligujących Stacje Kontroli Pojazdów do archiwizowania wyników pomiaru. Mamy nadzieję, że zapisy takie znajdują się w aktach wykonawczych. Zastanawiamy się jednak, czy nie powinien to być wymóg ustawowy. Brak w uzasadnieniu.</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji, Kontrola taka już jest prowadzona</p> <p>d) fotograficznego udokumentowania obecności pojazdu na badaniach; Jest to zapis zgodny z tezami Grupy Roboczej. Mamy nadzieję, że odpowiednie zapisy znajdują się w aktach wykonawczych. Brak w uzasadnieniu.</p> <p>2) przeprowadza, co najmniej raz w roku, doraźne kontrole sprawdzające stacje kontroli pojazdów - w zakresie:</p> <p>a) zgodności stacji kontroli pojazdów z wymaganiami, o których mowa w art. 86a ust, 5,</p> <p>b) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów,</p> <p>c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji,</p> <p>d) weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych;</p> <p>3)przeprowadza analizę skarg, wniosków i statystyk, na podstawie których może również wszczynać doraźne kontrole stacji kontroli pojazdów;</p> <p>4) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów i wykonywania badań technicznych;</p> <p>5) zakazuje prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów w przypadkach, o których mowa w art. 86h ust. 2.</p> <p>Wszystkie te zadania wykonuje obecnie nadzór JST, oprócz monitorowania wyników, ponieważ analizę wyników badań podczas kontroli SKP jest prowadzona.</p>	
		Instytut Transportu	W art. 86j ust. 3. projektu ustawy prd proponujemy dodać nową treść:	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Samochodowego	<p><i>1a. przeprowadzanie losowo wybranych powtórnych badań pojazdu, którego wynik i ocena wykrytych usterek są porównywane z wynikiem i oceną wykrytych usterek podczas badania wykonanego przez kontrolowanego diagnostę bezpośrednio przed powtórny badaniem.</i></p> <p>Uzasadnienie Proponowana organizacja systemu nadzoru była budowana w oparciu o wzorce z systemu obowiązującego w Królestwie Niderlandów, na co wskazuje OSR, którego istotą są badania powtórne i porównywanie wyników badania wykonanego przez diagnostę oraz przedstawiciela jednostki nadzorującej. Brak tego elementu, który jest elementem kluczowym i podstawowym w systemie obowiązującym w Holandii naszym zdaniem nie zagwarantuje bezstronności i właściwego poziomu prowadzonego nadzoru. Wykonywanie badań powtórnych będzie wymagało wysokich kwalifikacji inspektorów nadzoru. Będą oni widzieć problemy diagnosty z jego perspektywy, co zapewni możliwość wyciągania wniosków i korygowania we właściwym kierunku działania systemu. Ponadto sygnały płynące od właścicieli prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów wskazują, że proponowany zakres kontroli nie wymaga specjalnych kompetencji, kontrola wyników pomiarów oraz dokumentacji w podobnym zakresie jest prowadzona obecnie przez starostów i nie uzasadnia proponowanych nakładów finansowych.</p>	Opracowany w ustawie system nadzoru nad skp uwzględni w swoim zakresie przedmiotową propozycję.
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	W odniesieniu do art. 86j ust. 3 uważamy, że zatwierdzanie wyników badania przez TDT docelowo powinno dotyczyć każdego badania technicznego i powinno odbywać się w drodze elektronicznej w formie podobnej do stosowanej we Włoszech i ostatnio wprowadzonej w Holandii, zgodnie z zapisami załącznika nr V do dyrektywy 2014/45/EU.	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Biorąc pod uwagę możliwości techniczne w tym zakresie, nie jest możliwe przejście na drogę elektroniczną. Rozwiązanie takie powinno być wzięte pod uwagę w dłuższej perspektywie czasowej.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	Również sprawa nadzoru nad stacjami wydaje się być dyskusyjna. Zgodnie z projektowanymi przepisami organ prowadzący stacje diagnostyczne - Dyrektor TDT będzie prowadził również nadzór nad swoimi stacjami, czyli sam siebie kontrolował.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nadzór nad TDT sprawuje minister właściwy do spraw transportu.
		Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	Zapis pkt. 1 art. 86j ust. 3 zmusza do przechowywania wszystkich wyników badań przez 3 miesiące, co w praktyce może skutkować wymianą wielu urządzeń w SKP, na takie, które będą zapisywać wyniki. W projekcie rozporządzenia o wymaganiach SKP paragraf 13 ust. 7 wymienia urządzenia, które nie potrzebowały dotychczas certyfikatu wydanego przez jednostkę akredytowaną, a w paragrafie 13 ust. 8 bardzo mocno rozszerza się liczbę urządzeń co do których wymagany będzie dozór co 2 lata. Również konstrukcja zapisu tego punktu 1 domyślnie ma również na celu weryfikację badania wykrytych usterek np. na wspomnianym badaniu w art. 85 ust. 1 lub kontroli drogowej. A przecież diagnosta nie zawsze jest w stanie przewidzieć, co może ulec awarii w ciągu kolejnych 3 miesięcy, bowiem jego zadaniem jest weryfikacja stanu technicznego pojazdu w dniu badania.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dane dotyczące badań technicznych będą przechowywane w CEP.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 3 pkt 1)	PHU Orlik	Projektowany art. 86j ust. 3 pkt 1 przewiduje przeprowadzanie w ramach nadzoru przez TDT, kontroli i zatwierdzania wyników wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę. W naszej ocenie nie jest możliwe dokonanie oceny zgodności wykonanego badania po upływie trzech miesięcy. Pojazdy podlegające badaniom technicznym są na bieżąco eksploatowane i używane. Niektóre ich elementy mogą ulegać pogorszeniu lub zepsuciu już po przeprowadzonym badaniu. Dlatego też, tak zaprojektowany przepis może spowodować, że organ nadzoru będzie wykorzystywał jego treść do nieuzasadnionego karania przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, w szczególności poprzez wydanie decyzji o zamknięciu stacji.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Kontrola będzie dotyczyć wyników badań, a nie bezpośrednio stanu technicznego pojazdu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 3 pkt 1 lit. b)	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	<p>Proponowane brzmienie Art. 86. j. ust.3 lit. b):</p> <p>b) „analizy i zatwierdzania wyników pomiarów z urządzeń diagnostycznych i pomiarowych dokonujących rejestracji parametrów mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy i emisję spalin. Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia określi listę tych urządzeń oraz protokół transmisji umożliwiający przesyłanie i przechowywanie zmierzonych parametrów w jednej, dostępnej dla uprawnionych podmiotów bazie danych. Baza ta nie zawiera danych osobowych, a jej administratorem jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego”.</p> <p>Rozwiązanie to jest adekwatne do wymagań określonych w załączniku 3 rozporządzenia w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów.</p> <p>Alternatywnie możliwe jest (wzorując się na rozwiązaniach funkcjonujących np. we Włoszech) wymienienie urządzeń umożliwiających rejestrację i transmisję wyników pomiarów poprzez dopisanie „oraz, jeśli jest wymagane, z urządzenia do pomiaru geometrii w pojazdach o DMC do 3,5 tony oraz geometrii kół i nierównoległości osi w pojazdach wieloosiowych o DMC powyżej 3,5 tony, urządzenia do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu, przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu, miernika poziomu dźwięku, wieloskładnikowego analizatora spalin, dymomierza, urządzenia do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5t, czytnika informacji diagnostycznych do układu OBD II/EODB, urządzenia do pomiaru nacisku kół/osi w stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5t. Minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia określi protokół transmisji umożliwiający przesyłanie przechowywanie zmierzonych parametrów w jednej, dostępnej dla uprawnionych podmiotów bazie danych. Baza ta nie zawiera danych osobowych, a jej</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Szczegółowe warunki dla urządzeń diagnostycznych, w tym w zakresie rejestracji wyników pomiarów, będą określone w rozporządzeniu.</p> <p>Dane będą przechowywane w CEP.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>administratorem jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego"</p> <p>Zgodnie z zakresem wymagań zamieszczonych w załączniku 3 do projektu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów urządzenia te powinny zapewniać możliwość rejestracji wyników i drukowanie protokołów pomiarowych. Nie ma, zatem przeszkód, aby przechowywać w formie cyfrowej dane zarejestrowane przez te urządzenia oraz udostępniać je uprawnionym podmiotom, organom nadzoru lub innym stacjom w celu zahamowania tzw. turystyki przeglądowej. W ten sam sposób możliwe jest przechowywanie i udostępnianie zdjęć cyfrowych dokumentujących wykonanie badania, o których mowa w Art. 86j.ust.3.lit.d). Proponowane rozwiązanie jest mniej restrykcyjne, permanentne a jednocześnie bardziej szczelne niż zapisy projektu ustawy. Wzoruje się w szczególności na rozwiązaniach włoskich i francuskich. Rozwiązanie to jest również zdecydowanie tańsze w realizacji. Umożliwi pracownikom TDT w trakcie kontroli dokładniejszą analizę przeprowadzonych badań.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 3 pkt 1 lit. d)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	Art. 86j ust 3 pkt 1) d) fotograficznego udokumentowania obecności pojazdu na badaniach brak śladu tego zapisu w pozostałych aktach tj. zakres i sposób przeprowadzania bt, wyposażenia stacji kontroli pojazdów, o systemie informatycznym. Można by było wprowadzić konieczność zamieszczania tych zdjęć do wydawanego zaświadczenia z przeprowadzonego bt tak jak ma to miejsce w dokumencie opisującym dokonanych zmian konstrukcyjnych w pojeździe	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Szczegółowe warunki przeprowadzania badań będą określone w rozporządzeniu.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 4)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Jest to wykroczenie poza ustawę o swobodzie działalności gospodarczej. Należy się, więc zastanowić, pod którą ustawę ma podlegać działalność związana z prowadzeniem SKP, a nie tworzyć niepotrzebne wyjątki, które nie mają podstaw prawnych jak prowadzenie kontroli w obecności pracownika.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Działalność w zakresie skp jest działalnością regulowaną.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego – SRS Ekspertmot	Art. 86j ust. 4 w brzmieniu; „Kontrole są przeprowadzane w obecności przedsiębiorcy prowadzącego kontrolowaną stację kontroli pojazdów lub diagnosty, który jest tam zatrudniony. Dyrektor TDT może zlecić przeprowadzenie kontroli przez rzeczoznawcę samochodowego, o których mowa w art. 79a.” Uważamy za zasadne wykorzystanie do kontroli Stacji Kontroli Pojazdów rzeczoznawcy samochodowego, którego kwalifikacje potwierdzone są certyfikatem wydanym przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji. Uzasadnia również powyższą propozycję ustaloną w art. 86j ust. 8 ilość kontroli w skali roku nie mniej niż 0.5% liczby badań technicznych w roku poprzedzającym.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zasadne wprowadzanie dodatkowych warunków formalnych w zakresie kontroli oraz zwiększanie kosztów czynności kontrolnych.
		Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych	Art. 86j ust. 4 w brzmieniu; „Kontrole są przeprowadzane w obecności przedsiębiorcy prowadzącego kontrolowaną stację kontroli pojazdów lub diagnosty, który jest tam zatrudniony. Dyrektor TDT może zlecić przeprowadzenie kontroli lub audytu przez rzeczoznawcę samochodowego, o których mowa w art. 79a.” Uważamy za zasadne wykorzystanie do kontroli Stacji Kontroli Pojazdów rzeczoznawcy samochodowego, którego kwalifikacje potwierdzone są certyfikatem wydanym przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji. Uzasadnia również powyższą propozycję ustaloną w art. 86j ust. 8 ilość kontroli w skali roku nie mniej niż 0.5% liczby badań technicznych w roku poprzedzającym.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nie jest zasadne wprowadzanie dodatkowych warunków formalnych w zakresie kontroli oraz zwiększanie kosztów czynności kontrolnych.
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	Należy dopisać do ust. 4 „ <i>lub osoby upoważnionej przez przedsiębiorcę</i> ”. Uzasadnienie: Proponowany zapis jest niezgodny z ustawą o swobodzie działalności gospodarczej.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Kwestionowany zapis nie jest sprzeczny z ustawą o swobodzie działalności gospodarczej.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie	Art. 86i ust. 4 umożliwia przeprowadzenie kontroli TDT w obecności zatrudnionego diagnosty. Kontrola może odbywać się w obecności	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	diagnosty, jedynie w zakresie prawidłowości przeprowadzonego badania. Każdy inny zakres kontroli, łącznie ze sprawdzeniem wyposażenia stacji powinien odbywać się w obecności przedsiębiorcy lub osoby przez niego upoważnionej (czyli diagnosty). Zgodnie z zasadą uosdg kontrola odbywa się w obecności przedsiębiorcy, osoby przez niego upoważnionej, stąd przedsiębiorca, w przypadku niemożliwości uczestniczenia w kontroli powinien upoważnić pracownika (diagnostę) do reprezentowania go w czynnościach kontrolnych.	Nie zachodzi konieczność dodatkowego upoważnienia pracownika, skoro w każdym przypadku będzie nim diagnosta.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 5) oraz ust. 6 i 7	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Zapis ten jest potwierdzeniem gloryfikacji TDT oraz przypisywaniu tej instytucji praw, które nie mają żadnych podstaw. Należy podkreślić, że uzasadnienie nadania tego prawa jest niczym nieoparte. Należy zauważyć, że pracownicy JST jak do tej pory wykonywały te zadanie bez tych uprawnień i nigdy o to nie wnosili. Natomiast były głosy ze społeczności diagnostów, że uprawnienia funkcjonariusza publicznego należy nadać diagnostie. Ustęp 6 i 7 także jest wypełniany, przez JST.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Nadzór starostw nad skp jest nieefektywny, co potwierdzają kontrole NIK.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 8)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Ciekawy jest zapis ustępu 8 ponieważ w naszej ocenie nic nie wnosi on do ustawy. Należy zauważyć, że zgodnie z zapisem ust 3 pkt. 1 mówi się o analizie z 3 miesięcy, a to stanowi statystycznie - objęcie sprawdzeniem roczne 25 % liczby badanych pojazdów każdego roku.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Analiza badań technicznych w ust. 3 pkt 1 odnosi się do kontroli losowo wybranych stacji.
		Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	Art.86. j. ust. 8. W ramach kontroli (...) obejmie sprawdzeniem nie mniej, niż 0,5% liczby badań technicznych wykonanych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzedzającym. Cyfryzacja umożliwia zamiast objęcia drobiazgową, fizyczną kontrolą 0,5% zbadanych w skp pojazdów objęcie nadzorem 100% - wszystkich zbadanych pojazdów w zakresie parametrów najistotniejszych z punktu bezpieczeństwa i ochrony środowiska, mierzalnych i obiektywnych. Należy zaznaczyć, że 0,5% z ilości badań technicznych wynoszącej wg pkt. 6 OSR około 15 mln. 680 tys. to minimalna ilość ponad 78 tys. kontroli. Dzieląc ją przez	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Z uwagi na termin wdrożenia dyrektywy 2014/45.UE do dnia 20 maja 2018 r., niezbędne jest przyjęcie rozwiązań możliwych do wdrożenia w tym terminie.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ilość skp wynoszącą wg OSR 4693 otrzymujemy średnio 16 -17 kontroli przypadających na jedną skp rocznie. Zastosowanie współczesnych narzędzi informatycznych pozwoli na kierowanie kosztownych i czasochłonnych kontroli przeprowadzanych przez funkcjonariuszy państwowych przede wszystkim do stacji, w których system informatyczny wykrył nieprawidłowości. Opisany w projekcie system kontroli wykonywanych osobiście przez pracowników TDT, którym przysługiwałyby uprawnienia funkcjonariuszy państwowych, miałby rację bytu jedynie wtedy, gdyby nie można było współcześnie stworzyć narzędzi informatycznych zastępujących część pracy ludzkiej i analizujących dostępne dane z użyciem formuł statystycznych. Takie systemy informatyczne istnieją już w UE od lat, czego dowodem jest system włoskiego Ministerstwa Transportu TPCNet 2 (obecnie już drugiej generacji) czy system francuski GIGA NET i GIGA LAN . W ramach wcześniejszych prac nad implementacją Dyrektywy 2014/45/UE wskazywano na istnienie spójnego, sprawdzonego i skutecznego systemu elektronicznego nadzoru nad jakością badań technicznych w kilku państwach UE i możliwość zastosowania istniejącego lub stworzonego indywidualnie na potrzeby Polski, w oparciu o analogiczne założenia, narzędzia informatycznego. OSR wspomina o systemie informatycznym w punkcie 2 „(...) stworzenie systemów informatycznych zapewniających prawidłowy nadzór i możliwość szybkiego reagowania na ujawniane nieprawidłowości (...)”. Należy rozwijać ten właśnie kierunek działania. Cyfryzacja stacji kontroli jest niewątpliwie możliwa do przeprowadzenia w założonym okresie przejściowym i dobrze wpisuje się w politykę rządu w zakresie wspierania MSP (zarówno przewoźnicy jak i przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli znajdują się głównie w tym segmencie) i budowy e-państwa. Nadzór elektroniczny jest niezwykle skuteczny i z powodzeniem może zastąpić nadzór fizyczny, dzięki czemu możliwe jest uniknięcie większości uciążliwych dla przedsiębiorców, niezapowiedzianych kontroli wykonywanych przez funkcjonariuszy państwowych. W razie przyjęcia systemu nadzoru</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>elektronicznego wnioskuje się o wykreślenie z projektu minimalnej ilości rekontroli (sprawdzeń), skoro możliwe będzie skontrolowanie za pomocą narzędzi informatycznych wszystkich wykonanych badań. Należy oczywiście pozostawić organowi nadzoru możliwość przeprowadzania kontroli, jednakże bez określania ich liczby. Prawidłowo zaprojektowany system informatyczny jest w stanie wskazać nieprawidłowości w wykonywaniu badań - miejsca, w które należałoby kierować „celowane” kontrole. Przyjęcie tej propozycji przyniesie obniżenie kosztu wykonywania kontroli wraz ze zwiększeniem ich skuteczności.</p> <p>Przełożenie wdrożenia systemu CEPiK 2.0 daje możliwość przeprowadzenia szczegółowej analizy możliwości zwiększenia funkcjonalności i przydatności dla Państwa Polskiego tego systemu i ewentualnej decyzji wprowadzenia do niego określonej ilości „twardych” danych z urządzeń pomiarowych i diagnostycznych zamiast „miękkich” danych, jaką jest (obecnie nieudokumentowana) decyzja diagnosty o dopuszczeniu pojazdu do ruchu. Możliwe jest także stworzenie w relatywnie krótkim czasie odrębnego systemu, nie zawierającego danych osobowych, którego administratorem byłby Dyrektor TDT.</p>	
		Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)	Nałożenie na Dyrektora TDT obowiązku przeprowadzenia kontroli nie mniejszej ilości niż 0,5% przeprowadzonych badań (art. 86j. ust. 8 PORD) wydaje się być zbyt wygórowanym wymogiem. Tak wysoki procent kontroli spowoduje konieczność zatrudnienia znacznej ilości urzędników oraz może w znacznym stopniu zakłócić funkcjonowanie stacji kontroli pojazdów.	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Dyrektywa 2014/45/UE upoważnia państwa członkowskie do wdrożenia efektywnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 8) w powiązaniu z OSR	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	...jedynym organem odwoławczym od decyzji Dyrektora TDT będzie Minister Infrastruktury i Budownictwa. Przy planowanej skali kontroli na poziomie minimum 0,5 % ilości czynności na stacjach kontroli pojazdów w przeciągu roku (co przekłada się na liczbę około 82 500 kontroli w pierwszym roku funkcjonowania systemu), przewidujemy, że w	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Brak jest uzasadnienia dla przewidywań dotyczących liczby przewidywanych odwołań do ministra</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>przypadku około 10% kontroli będzie zachodziła konieczność wydania decyzji administracyjnej, od której będzie służyło odwołanie. W związku z powyższym należy zadać pytanie, czy Minister będzie w stanie rozpoznać taką liczbę odwołań i przeprowadzić stosowne postępowania. W Ocenie Skutków Regulacji przedmiotowego projektu brakuje jakiegokolwiek analizy w tym aspekcie. W chwili obecnej wszystkie decyzje w tym zakresie podejmuje 380 Starostów, a instancją odwoławczą jest 49 Samorządowych Kolegiów Odwoławczych rozmieszczonych na terenie całego kraju.</p> <p>Przy założeniu, że na stacjach wykonywanych jest 16 500 mln wszystkich czynności rocznie, trzeba będzie przeprowadzić około 82 500 kontroli, co przy ilości stacji na poziomie 4616 daje około 18 kontroli na każdą stację w ciągu roku. Projektowana ustawa nie zapewnia żadnych instrumentów ochrony przedsiębiorców przed permanentnymi i nieuzasadnionymi kontrolami TDT, które mogą sparaliżować ich pracę. Ponadto taka skala kontroli będzie wymagała zapewnienia etatów dla około 200 nowych pracowników TDT. Projekt nie przedstawia żadnych realnych kalkulacji kosztów w tym zakresie.</p>	<p>od wyników kontroli.</p> <p>OSR do projektu przewiduje szczegółową kalkulację kosztów nowych rozwiązań.</p> <p>Nieuzasadnione jest przyjęcie przeciętnej liczby 18 kontroli przypadającej na stację w ciągu roku. Należy zauważyć, że w ramach jednej kontroli będzie miało miejsce sprawdzenie losowo wybranych wyników badań technicznych w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę, nie zachodzi więc potrzeba dokonywania kontroli danej stacji częściej niż co kwartał.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86k ust. 1 pkt 4)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Należy tu podkreślić i uwypuklić zapisy art. 86k ust 1 pkt. 4, które znów zapewniają zysk jedynie słusznej instytucji, jaką jest TDT.	<u>Uwaga ogólna.</u>
		PHU Orlik	Delegacja ustawowa zawarta w art. 86k w zakresie dotyczącym ustalenia wysokości opłat za wskazane w lit a - d czynności, pomijając wątpliwą konstrukcję legislacyjną, wskazuje maksymalne opłaty. W związku z powyższym należy przyjąć, iż kwoty ustalone w projekcie rozporządzenia mogą być kwotami niższymi. Jednak projektowane przepisy wykonawcze wskazują jako kwoty właściwe kwoty maksymalne, o których mowa w przedmiotowym artykule.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> W ramach niniejszych konsultacji nie są analizowane przepisy projektowanych rozporządzeń.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86l)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>Projektodawca w art. - nie przewidział możliwości badań technicznych pojazdów tzw. „resortowych” na cywilnych stacjach kontroli pojazdów, tak jak umożliwiają to obecnie obowiązujące przepisy ustawy. Uważamy, że należy taką możliwość pozostawić. Stacje kontroli pojazdów tzw. „resortowe” nie mają pokrycia na terenie całego kraju i w praktyce, mając na uwadze względy ekonomiczne wiele pojazdów resortowych jest badanych na „cywilnych” stacjach kontroli pojazdów. Wobec powyższego, w projektowanych przepisach należy wprowadzić następujące zmiany:</p> <p>„Art. 86l. 1. Do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej i Służby Celnej, których dotyczą warunki i tryb rejestracji określone w art. 73 ust. 3 oraz w art. 76 ust. 4 pkt 1 oraz pojazdów należących do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych, o których mowa w art. 73 ust. 2b, a także do pojazdów Państwowej Straży Pożarnej, mają zastosowanie przepisy art. 81.</p> <p>2. Badania techniczne pojazdów służb, o których mowa w ust. 1, są przeprowadzane:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przez upoważnione komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów prowadzone przez służby, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz pojazdów Państwowej Straży Pożarnej. 2) w stacjach kontroli pojazdów prowadzących działalność, o której mowa w 86 ust. 1 pkt 3 oraz art. 86a ust. 1 i 2. 3. Upoważnione do przeprowadzania badań technicznych komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów, o których mowa w ust. 2, posiadają uprawnienia stacji kontroli pojazdów wyłącznie w odniesieniu do pojazdów służb, o których mowa w ust. 1. 	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Pozostanie możliwość dokonywania badań pojazdów służb na okręgowych skp.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>4. 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 Biura Ochrony Rządu i Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, a także Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, uwzględniając specyfikę wynikającą z przeznaczenia pojazdów służb, o których mowa w ust. 1, określają, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) jednostki organizacyjne sprawujące nadzór nad komórkami organizacyjnymi i stacjami kontroli pojazdów przeprowadzającymi badania techniczne pojazdów oraz wydające upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych, wzory dokumentów związanych z uzyskaniem upoważnień do wykonywania badań oraz wzór upoważnienia do ich przeprowadzania; 2) wymagania w stosunku do komórek organizacyjnych i stacji kontroli pojazdów upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów; 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych pojazdów; 4) warunki i terminy przeprowadzania badań technicznych pojazdów; 5) zasady i warunki współpracy przy wykonywaniu badań technicznych pojazdów innej służby niż właściwa dla komórki organizacyjnej przeprowadzającej badanie; 6) okoliczności dopuszczające przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, w stacjach kontroli pojazdów prowadzących działalność, o której mowa w 86 ust. 1 pkt 3 oraz art. 86a ust. 1 i 2, nieposiadających upoważnienia do badań technicznych pojazdów służb. 	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86m)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników	Wykonywanie zawodu diagnosty niejednokrotnie wiązać się może z ponoszeniem dużego ryzyka osobistego z możliwością wręcz fizycznego (siłowego) wyłudzenie badania technicznego z wynikiem pozytywnym. Dlatego, analogicznie jak to ma miejsce w projektowanym	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Zapewnieniu prawidłowego wykonywania badań przez</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Polskich (SIMP)	<p>Art. 86j ust.5 gdzie jest zapisane, że podczas przeprowadzania kontroli pracownikowi TDT przysługuje ochrona funkcjonariusz publicznego, proponujemy, aby tą samą ochronę został objęty diagnosta. Nie złym rozwiązaniem wydaje się również wprowadzenie obowiązkowego monitoringu w stacjach kontroli pojazdów.</p> <p>Dlatego propozycja zapisu tego artykułu jest następująca: <i>Art. 86m Badanie techniczne wykonuje zatrudniony w stacji kontroli pojazdów diagnosta, który w trakcie wykonywania tych czynności podlega ochronie przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu.</i></p>	diagnostę będzie służyć system nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz przepisy dotyczące bezstronności diagnosty.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86n) w powiązaniu z art. 9 ust. 4	Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	<p>Uważamy, że cały system powinien być oparty na rozwiązaniach MNiSW i MEN. Można wskazać bardzo rozbudowany system edukacji MEN w sprawie specjalistów samochodowych dla szkół średnich i zawodowych. W załączniku 1-3 podajemy rekomendacje wyposażenia pracowni i warsztatów szkolnych dla zawodu technik pojazdów samochodowych, mechanik i elektromechanik pojazdów samochodowych. Podobnie MNiSW prowadzi kilkadziesiąt Uczelni kształcących studentów z obszaru techniki samochodowej. Ustawodawca nie zauważa, a wręcz uznaje, że tego systemu w Polsce nie ma. - vide- praktyki studenckie i staż po studiach sprzeczny w wymogami UE. Cały zatem system kształcenia diagnostów (tak właśnie) wobec postępu techniki należy nałożyć na szkolnictwo wyższe i techniczne na poziomie średnim. Absolwent uczelni wyższej o kierunku technicznym z dziedzin opisanych w dyrektywie PE z przedmiotami „ Diagnostyka pojazdów mechanicznych” i innymi także przywołanymi (bez słowa „dynamika” wszak ona jest częścią „mechaniki”) lub ze studiami podyplomowymi „Diagnostyka samochodowa”- dla absolwentów studiów kierunków samochodowych i transportu drogowego mógłby mieć uznane kwalifikacje do wystąpienia o certyfikat diagnosty samochodowego.</p> <p>Uważamy, że należy wprowadzić kilkuletni okres przejściowy (5 lat) na uzupełnienie wiedzy przez diagnostów wg zaproponowanego schematu. Wyeliminuje to z zawodu wiele przypadkowych osób, innym</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Dyrektywa 2014/45/UE nie przewiduje ograniczenia możliwości wykonywania zawodu diagnosty tylko do określonych, wysoko wyspecjalizowanych zawodów technicznych. Takie rozwiązania w praktyce mogłyby doprowadzić do zamknięcia dostępu do zawodu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			umożliwiając uzupełnienie wymaganego wykształcenia.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86n ust. 2)	Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	Rozważyć należy wymagania odnośnie praktyki kandydata na diagnostę. Przedmiotowy projekt wskazuje, iż osoba ubiegająca się o wykonywanie zawodu diagnosty winna mieć udokumentowane 3 lata doświadczenia zawodowego m.in. na stacji kontroli pojazdów lub w zakładzie naprawy pojazdów na stanowisku kontroli pojazdów. Mając na względzie charakter czynności, jakie wykonywane są w stacji kontroli pojazdów oraz na samym stanowisku kontroli pojazdów, zdaje się być nielogiczne by osoba nieposiadająca uprawnień diagnosty zdobywała jakiegokolwiek doświadczenie zawodowe w tych miejscach, a szczególnie potencjalny kandydat na diagnostę. Ponadto, należy mieć na względzie okoliczność, że tylko poznanie wszystkich elementów budowy pojazdu oraz sposobu ich naprawy pozwala na prawidłowe rozpoznanie usterki podczas badania technicznego pojazdu przeprowadzanego na stacji kontroli pojazdów. Tego rodzaju praktykę nabywa się na stanowisku naprawy w stacji kontroli pojazdów lub warsztacie naprawy pojazdów.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zapisy w tym zakresie uległy całkowitej zmianie stosownie do uzgodnień z MEN i MNiSW.
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	Przypominamy, że stosunkowo niedawno na skutek wprowadzenia zmian w ustawach regulujących wykonywanie niektórych zawodów, uległy zmiany w Prawie o ruchu drogowym wymagania w zakresie posiadanego wykształcenia i praktyki dla kandydatów na diagnostów stacji kontroli pojazdów. Zmiany te było poprzedzone szeroką konsultacją społeczną, w której brało udział również nasze stowarzyszenie i wydaje się, że ich obecna forma jest jak najbardziej prawidłowa. Proponujemy, zatem zostawić w obecnie formie zakres wymogów wstępnych dla kandydata na diagnostę, ponieważ wg przedstawionej propozycji zmiana ta spowoduje totalny paraliż w zakresie naboru	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Z uwagi na wymogi przewidziane w dyrektywie oraz aktualne zmiany w systemie szkolnictwa nie jest możliwe pozostawienie w obecnej formie zakresu wymogów dla kandydata na diagnostę.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			kandydatów do wykonywania zawodu diagnosty.	
		Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	Kolejną sprawą ważną do wskazania to nowa ścieżka dojścia do uprawnień diagnosty. Podniesienie wymagań w zakresie wykształcenia i praktyki na wiele lat zamknie dopływ kadr do zawodu diagnosty. Określenie dziedzin w zakresie wykształcenia wyższego w zakresie nauk technicznego, zresztą nie wiadomo, którego stopnia, ponieważ ustawa tego nie definiuje nie znajduje żadnego odzwierciedlenia w realizowanych obecnie kierunkach studiów. Wskazanie w projekcie, że odpowiednią praktyką jest praktyka na stanowisku kontroli na stacji kontroli pojazdów. Takie praktyki obecnie nie są realizowane, a w interpretacji większości organów nadzoru są niedopuszczalne, żeby osoba nieuprawniona brała udział w badaniu technicznym pojazdu. Branża ma poważne problemy z pozyskiwaniem odpowiedniej ilości nowych diagnostów przyjęte w projekcie rozwiązania będą czyniły tą sytuację jeszcze bardziej dramatyczną. Powołanie nowej działalności w postaci ośrodków szkolenia diagnostów to dobry kierunek umożliwiając sformalizowanie i ujęcie w ramy prawno-organizacyjne kursów dla diagnostów. Jednak, jeżeli przeanalizować propozycję dokładnie to kompetencje wykładowców niczym nie różnią się od kompetencji słuchaczy na tych kursach. Resort zapominał, że ma jeszcze jedno grono certyfikowanych ekspertów - są to rzeczoznawcy samochodowi dla wykorzystania potencjału tych osób ich wiedzy doświadczenia i kompetencji ministerstwo nigdy nie miało rozwojowych planów. Obecny projekt zmiany ustawy także nie wykorzystuje tego potencjału tylko poszukuje nowych tym samym niesprawdzonych rozwiązań w postaci szkoleń organizowanych przez Dyrektora ITS. Kolejny skok na kasę kolejnej instytucji podległej resortowi. Przedsiębiorcy i diagności nie są w stanie utrzymać finansowo wszystkich przybudówek kadrowych resortu.	<u>Uwaga uwzględniona</u> Projektowane przepisy w zakresie wymogów dla kandydatów na diagnostę zostały doprecyzowane we współpracy z MEN i MNiSW, przy uwzględnieniu konieczności zachowania szerokiego dostępu do zawodu diagnosty.
		Stowarzyszenie Dystrybutorów i	... zgłoszony postulat nałożenia na kandydatów na diagnostów obowiązku odbycia praktyki na stacji kontroli pojazdów (asystent	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)	diagnosty) z pewnością przyczyni się do podniesienia jakości funkcjonowania systemu SKP. Proponowane przepisy nie przewidują, aby osoba ubiegająca się o uprawnienia diagnosty dysponowała takim doświadczeniem. Wskazać jednak należy, że nawet wieloletnia praca na stacji obsługi pojazdów może nie zapewnić odpowiedniego doświadczenia, niezbędnego podczas pracy na stacji kontroli pojazdów.	Projektowane przepisy w zakresie wymogów dla kandydatów na diagnostę zostały doprecyzowane we współpracy z MEN i MNiSW, przy uwzględnieniu konieczności zachowania szerokiego dostępu do zawodu diagnosty.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Art. 86n należy jasno określić w jakiej formie zatrudnienia powinna odbywać się praktyka np. pełen etat przez co najmniej trzy lata. Taki zapis wyeliminuje możliwości zdobycia wymaganej praktyki w formie np. 1/40 etatu lub umowy o wolontariat.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Nowe propozycje uwzględniają w części postulaty OSSWK.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o)	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	Projekt po ponad dziesięcioletniej przerwie przywraca niezwykle potrzebne i długo wyczekiwane w środowisku diagnostów szkolenia okresowe. Rozwój konstrukcji pojazdów i techniki diagnozowania pojazdów jest obecnie na tyle szybki, że założony proponowany interwał pomiędzy szkoleniami - 2 lata - wydaje się najdłuższym rozsądnym terminem, choć zapewne lepiej byłoby szkolić diagnostów co roku. W części rozporządzeń wykonawczych projekt wprowadza również zmiany w zakresie metodyki badania, co dodatkowo uzasadnia potrzebę okresowego doszkalania diagnostów. Art.5. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości (...) Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może wydać postanowienie o obowiązku: <ol style="list-style-type: none"> 1) usunięcia przez diagnostę stwierdzonych nieprawidłowości (...) 2) ukończenia przez diagnostę (...) warsztatów doszkalania zawodowego 	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Sankcje nakładane na diagnostów zostały uregulowane w projekcie ustawy w sposób kompleksowy posługując się stopniowaniem kar. Konieczność odbycia warsztatów doszkalania zawodowego występuje na skutek stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania badania technicznego przez diagnostę. Decyduje o tym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w formie postanowienia. Ustawodawca w projekcie zawarł także zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty, które zostaje przywrócone

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>w powiązaniu z</p> <p>Art. 8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa diagnoście świadectwo kompetencji (...) w przypadku</p> <p>2) rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych oraz</p> <p>Art. 9. Rażącym naruszeniem (...) jest</p> <p>1) przeprowadzanie badania bez wymaganego wyposażenia kontrolno pomiarowego</p> <p>2) wydawanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym niezgodnego ze stanem faktycznym</p> <p>Obawy budzi brak odpowiedniego stopniowania kar dla diagnostów. Za nieokreślone nieprawidłowości przewidziane są kary o charakterze edukacyjnym. Z kolei za rażące naruszenie można by uznać nawet pomyłkowe opuszczenie przez diagnostę jednej z liczącej ponad 200 pozycji listy czynności wykonywanych w czasie badania technicznego. Diagnosty są grupą zawodową o bardzo wysokich kwalifikacjach, pragmatyzmie i wieloletniej praktyce zawodowej. Wiedza i doświadczenie diagnostów zostały potwierdzone wykształceniem średnim lub wyższym samochodowym oraz zdaniem trudnego egzaminu zawodowego (jego zdawalność wg danych TDT nie przekracza 20%) przed komisją powoływaną przez Dyrektora TDT, lub jak zapisano w projekcie - Dyrektora ITS. Nie jest to zatem grupa pracowników wymagająca drobiazgowego nadzorowania wszystkich wykonywanych czynności. Proponuje się szczegółowo określić kategorie naruszeń przepisów i odpowiadające im sankcje dyscyplinarne, np. wzorując się na prawie pracy lub przepisach ruchu drogowego. Cofnięcie uprawnień należałoby ograniczyć do przypadków recydywy i zamkniętej, wyszczególnionej dokładnie i w sposób nie budzący wątpliwości listy przewinień. Jednocześnie należy zaznaczyć, że wprowadzenie cyfryzacji stacji kontroli ograniczałoby znacząco</p>	<p>diagnoście w przypadku usunięcia naruszeń. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty jest instytucją tymczasową.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			możliwość popełnienia przez diagnostę rażącego naruszenia przepisów, gdyż nie byłoby możliwości zakończenia badania bez wyników pomiarów i udokumentowania obecności pojazdu na stacji.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Należy rozumieć, że zmiana nazwy dokumentu uprawniającego do wykonywania zawodu diagnosty, jest potrzeba wydania innych (nowych) uprawnień dla diagnostów samochodowych, a tym samym sprawdzenie ich pod kątem nowych wymogów np. wykształcenia a tym samym eliminacji z zawodu doświadczonych pracowników, nie spełniających nowych wymagań. Nie wskazano też okresów przejściowych w których takie wykształcenie należy uzyskać, jak również nie uwzględniono respektowania praw nabytych przed wejściem w życie nowych przepisów. Działania takie nabierają społecznego wymiaru. Należy także wskazać, że wydanie świadectwa kompetencji, jak i cofanie tego świadectwa następuje zgodnie z zapisami art. 86o na podstawie decyzji administracyjnej. Jako środowisko widzimy tu pewne zagrożenia, które mogą przesądzać o bezstronności wydawanych decyzji oraz właściwej drogi odwołania się od niej. Zagrożenia jakie należy wskazać to nałożenie klauzuli natychmiastowej wykonywalności decyzji, co może pozostawić członków rodziny bez środków do życia, jak i ewentualnego odwołania się do organu II instancji, jakim będzie MliB, które może wydać decyzję ostateczną, bez możliwości wszczęcia odwołania do sądu administracyjnego. Zagrożenie jakie widzimy jest wspieranie przez MliB działań prowadzonych przez TDT, co w przyszłości może doprowadzić do wspierania decyzji podejmowanych przez Dyrektora TDT bez właściwego rozpatrzenia odwołania. Musimy stwierdzić, że ustawa w obecnym kształcie i poprzez zawarte uzasadnienie daje podstawy do wyciągnięcia takich wniosków.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Projektowane przepisy w zakresie wymogów dla kandydatów na diagnostę zostały doprecyzowane we współpracy z MEN i MNiSW, przy uwzględnieniu konieczności zachowania szerokiego dostępu do zawodu diagnosty oraz zachowanie tego dostępu przez osoby, które już obecnie wykonują zawód diagnosty.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 5 pkt 1 i ust. 6 pkt 2)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 86o ust. 5 i 6 projektu ustawy wprowadza się nową instytucję czasowego zawieszenia w uprawnieniach diagnosty, który dopuścił się nieprawidłowości w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów. Norma zakłada wyznaczenie terminu na usunięcie nieprawidłowości. W naszej ocenie przepis wymaga doprecyzowania,	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zasadne jest pozostawienie swobody decyzyjnej organu co do terminu usunięcia nieprawidłowości ze względu

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>że termin na usunięcie nieprawidłowości powinien nie być krótszy niż 7 dni, tak aby realną była możliwość usunięcia nieprawidłowości w pracy bez nakładania kolejnej sankcji w postaci zawieszenia w prawie do wykonywania zawodu, o której mowa w ust. 6 tego artykułu. Zatem zapis ust. 5 pkt 1 powinien mieć brzmienie:</p> <p>„1) Usunięcie przez diagnostę stwierdzonych nieprawidłowości w wyznaczonym terminie, nie krótszym niż 7 dni”.</p>	na zróżnicowane uwarunkowania każdej indywidualnej sprawy.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 6)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Art. 86o ust. 6 - mówi o zawieszeniu uprawnień diagnosty, jednak zaproponowany artykuł jest bardzo lakoniczny. Nie precyzuje czasu na jaki mogą być uprawnienia zawieszane. W treści artykułu powinno być zawarte sformułowanie: zawiesza do czasu ustania przyczyny zawieszenia.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Kwestię przywrócenia uprawnień reguluje ust. 7.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 5 – 10)	DEKRA Polska	W przypadku sankcji wobec diagnostów - proponujemy rozszerzenie stopniowania kar dla diagnostów. Pierwsze stopnie kar powinny działać ostrzegawczo np. czasowe zawieszenie uprawnień, konieczność odbycia szkolenia.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Sankcje nakładane na diagnostów zostały uregulowane w projekcie ustawy w sposób kompleksowy posługując się stopniowaniem kar. Konieczność odbycia warsztatów doskonalenia zawodowego występuje na skutek stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania badania technicznego przez diagnostę. Decyduje o tym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w formie postanowienia. Ustawodawca w projekcie zawarł także zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty, które zostaje przywrócone

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				diagnoście w przypadku usunięcia naruszeń. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty jest instytucją tymczasową.
		Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	<p>Odnosnie art. 86o - zawód diagnosty jest bardzo wymagającym i trudnym w wykonywaniu, wydaje się, że powinna być gradacja kar dla diagnostów np.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Upomnienie 2. Nagana 3. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty na 6 miesięcy 4. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty na 1 rok 5. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty na 2 lata <p>Taki sposób gradacji kar, gdy diagnosta popełni błąd przy ocenianiu pojazdu sprawi, że diagnosta będzie mógł wykonywać dalej swój zawód i nie zostanie pozbawiony wykonywania go na 2 lata.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Sankcje nakładane na diagnostów zostały uregulowane w projekcie ustawy w sposób kompleksowy posługując się stopniowaniem kar. Konieczność odbycia warsztatów doskonalenia zawodowego występuje na skutek stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania badania technicznego przez diagnostę. Decyduje o tym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w formie postanowienia. Ustawodawca w projekcie zawarł także zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty, które zostaje przywrócone diagnoście w przypadku usunięcia naruszeń. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty jest instytucją tymczasową.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 8)	Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	Jednocześnie TDT sygnalizuje, iż nadal aktualnym problemem jest kwestia nadania rygoru natychmiastowej wykonalności w przypadku cofnięcia diagnoście uprawnień w drodze decyzji administracyjnej. Diagnosta zgodnie z projektowaną zmianą jest osobą posiadającą	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>odpowiednie wykształcenie, doświadczenie zawodowe oraz w konsekwencji jest więc zobligowany do posiadania aktualnej wiedzy dotyczącej sposobu oraz zakresu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, a także dysponować wiedzą dotyczącą zasad wymierzania sankcji w przypadku niezgodnego z prawem przeprowadzania badań technicznych pojazdów. W przedmiotowym projekcie ustawy wskazane zostały przesłanki, w przypadku wystąpienia których Dyrektor TDT jest uprawniony do cofnięcia diagnoście świadectwa kompetencji diagnosty. Ponadto, w art. 86o ust. 9 ww. projektu zostało objaśnione, jakie czynności wykonane przez diagnostę należy uznać za rażące naruszenie przepisów dotyczących badań technicznych pojazdów (tj. przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego, wydawanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu niezgodnego ze stanem faktycznym), których to egzemplifikacją jest wydanie decyzji przez dyrektora TDT o cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty. Co istotne, prawodawca przewiduje w przedmiotowym projekcie dwa zgoła odmienne rozwiązania: zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty wydane w drodze decyzji oraz cofnięcie świadectwa kompetencji diagnosty także w drodze decyzji. Jak nietrudno zauważyć, zachowania diagnosty mogące skutkować wydaniem ww. decyzji są wyraźnie zróżnicowane. Katalog przesłanek zezwalających Dyrektorowi TDT na cofnięcie świadectwa kompetencji diagnosty ma szczególny charakter, bowiem implikacją zaistnienia ich jest dopuszczenie do ruchu pojazdów niezbadanych w sposób przewidziany prawem. Należy w tym miejscu zwrócić uwagę na wieloletnią praktykę, która się rozwija w środowisku diagnostów (zapobiec jej miało wprowadzenie zapisu art. 86o ww. projektu ustawy), tj. permanentne dopuszczanie do ruchu pojazdów w złym stanie technicznym.</p> <p>W ocenie TDT należy decyzji cofającej diagnoście świadectwo kompetencji nadać rygor natychmiastowej wykonalności. Rozwiązanie takie przewidują przepisy proceduralne, gdyż zgodnie z art. 108 § 1</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 z późn. zm.) decyzji, od której służy odwołanie może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę życia i zdrowia ludzkiego.</p> <p>Rygor natychmiastowej wykonalności w przypadku ww. decyzji ma duże znaczenie w zakresie realizacji całego nadzoru nad prawidłową jakością systemu badań technicznych pojazdów, gdyż wpłynie na podniesienie wskazanej powyżej ochrony życia i zdrowia ludzkiego, a także bezpieczeństwa powszechnego. Jest on instrumentem, który należy wprowadzić, by zapewnić podwyższenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zapewni on także realizację celów stawianych przez Dyrektywę 2014/45/UE. Ponadto, rygor natychmiastowej wykonalności spełniał będzie swoistą funkcję prewencyjną, gdyż diagności mając wiedzę o możliwości natychmiastowego odebrania im uprawnienia do przeprowadzania badań technicznych dołożą wszelkiej staranności i rzetelności w trakcie wykonywanych przez siebie czynności, co bez wątplenia wpłynie na obniżenie ilości pojazdów dopuszczonych do ruchu mimo złego stanu technicznego.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 9)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Niebezpiecznym dla diagnosty jest zapis w ustępie 9.</p> <p>Nie zapewnia się niezależności finansowej diagnosty wykonującego badania techniczne, nie jest on też właścicielem wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego. W tak sprecyzowanym zapisie nie uwzględnia się nacisków ze strony przedsiębiorcy prowadzącego SKP, mogących powodować wykonywanie przez diagnostów badań przy braku wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego, który zobligowany jest zapewnić sam przedsiębiorca.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Właściwy nadzór będzie służyć zapewnieniu diagnoście odpowiednich warunków wykonywania badań technicznych. Ponadto, przedsiębiorca będzie ponosić odpowiedzialność za niewłaściwe wykonywanie badań przez diagnostę.</p>
		Instytut Transportu Samochodowego	<p>Art. 86o ust. 9. projektu ustawy prd proponujemy wykreślić.</p> <p>Uzasadnienie</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Właściwy nadzór będzie służyć</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Próba zdefiniowania rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych nie powiodła się, gdyż w myśl proponowanych w projekcie zapisów każda niezgodność w wydanym zaświadczeniu byłaby rażącym naruszeniem i dawała podstawę do cofnięcia diagnoście świadectwa kompetencji. Należałoby stworzyć zamknięty katalog konkretnych przypadków, które są rażącym naruszeniem, o którym tu mowa, lub też pozostawić to do oceny organu.</p>	<p>zapewnieniu diagnoście odpowiednich warunków wykonywania badań technicznych.</p>
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 9 pkt 1)</p>	<p>Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)</p>	<p>Proponujemy zmienić zapis:</p> <p><i>Art. 86o ust.9 pkt.1 Przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego z wyłączeniem urządzeń, przyrządów polegających kontroli metrologicznej, jeżeli w czasie przeprowadzania ponownej legalizacji tych urządzeń, na wyposażeniu stacji znajdują się urządzenie zastępcze z ważnym dopuszczeniem.</i></p> <p>Ze względu na obowiązujące przepisy okresowa legalizacja tych urządzeń odbywa się zawsze poza stacją kontroli pojazdów. Aby zapewnić ciągłość ich pracy firmy dokonujące w imieniu SKP tych czynności oferują tego typu urządzenia i przyrządy zastępcze. Wprowadzenie tej regulacji wykluczy generowanie znacznych kosztów i obowiązkową konieczność zakupu dodatkowych analizatorów spalin i manometrów do pomiaru ciśnienia w ogumieniu na wyposażenie stacji kontroli pojazdów.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Przyrządy zastępcze w przypadku kontroli metrologicznej również powinny spełniać warunki dla wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.</p>
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 10)</p>	<p>Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów</p>	<p>w projekcie w przypadku art. 86o ust. 10 brak jest wystarczającego stopniowania kar dla diagnostów. Postulujemy także, aby w pkt 2 ust. 10 pozostawić konieczność odbycia kursu, ale bez konieczności ponownego zdawania egzaminu kwalifikacyjnego. Odbycie kursu powoduje stosowne odświeżenie wiedzy osoby, która i tak zgodnie z prawem zdała już wcześniej egzamin kwalifikacyjny. Modyfikacja zapisów odnośnie sankcji w stosunku do diagnostów wykonujących</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Sankcje nakładane na diagnostów zostały uregulowane w projekcie ustawy w sposób kompleksowy posługując się stopniowaniem kar. Konieczność odbycia warsztatów</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>niewłaściwie badania techniczne pojazdów i gradacja kary to 13 postulat Grupy Roboczej. Istnieje potrzeba wprowadzenia gradacji sankcji wobec diagnostów niewłaściwie wykonujących badania techniczne oraz wprowadzenia zakazu tzw. podwójnego ukarania na co wskazywał Rzecznik Praw Obywatelskich. Często bowiem diagnosta za ten sam czyn jest karany w postępowaniu administracyjnym jak również jednocześnie w postępowaniu karnym. Obecnie przepisy ustawy - Prawo o ruchu drogowym obligują Starostę do cofnięcia uprawnień diagnoście na okres 5 lat. Nie ma on możliwości stopniowania tej kary. Sankcje powinny być dostosowane i adekwatne do wagi i uchybień w odniesieniu do popełnionych błędów przez diagnostę podczas przeprowadzonego badania. Proponujemy zatem aby w art. 86o ust. 8 do 10 dokonać następujących zmian:</p> <p>„8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może nałożyć na diagnostę w drodze decyzji administracyjnej, z wyłączeniem stosowania przepisu art. 86o ust. 6 i ust. 9, kary upomnienia, nagany w przypadku naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych, gdy charakter i okoliczności czynu lub właściwości i warunki osobiste diagnosty wskazują, że pomimo naruszenia przepisów zastosowanie tej kary jest wystarczające do wdrożenia go do poszanowania prawa, a postawa diagnosty gwarantuje dalsze rzetelne wykonywanie przez niego badań technicznych.</p> <p>9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa diagnoście świadectwo kompetencji diagnosty na okres od 6 miesięcy do 2 lat, w drodze decyzji administracyjnej w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zaprzestania spełniania wymagań, określonych w art. 86n ust. 1 pkt 4; 2) rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych, którym jest wielokrotne przeprowadzanie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego 	<p>doskonalenia zawodowego występuje na skutek stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania badania technicznego przez diagnostę. Decyduje o tym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w formie postanowienia. Ustawodawca w projekcie zawarł także zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty, które zostaje przywrócone diagnoście w przypadku usunięcia naruszeń. Zawieszenie świadectwa kompetencji diagnosty jest instytucją tymczasową.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>lub wielokrotne wydawanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym, niezgodnego ze stanem faktycznym, o ile naruszenia te mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.</p> <p>10. W przypadku cofnięcia diagności świadectwa kompetencji diagnosty, kolejne świadectwo kompetencji diagnosty może zostać mu wydane: nie wcześniej niż po upływie okresu o którym mowa w ust. 9, na który Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofnął świadectwo kompetencji diagnosty oraz po ponownym odbyciu przez diagnostę wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 86n ust. 1 pkt 2."</p> <p>Proponujemy także dodać w art. 86o projektu ustawy ust. 12 w brzmieniu:</p> <p>„12. Diagnosta nie może zostać ukarany w postępowaniu administracyjnym jeżeli za ten sam czyn został skazany przez sąd powszechny lub przez ten sąd uniewinniony. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zawiesza postępowanie administracyjne do czasu wydania prawomocnego orzeczenia, o którym mowa w zdaniu pierwszym”.</p>	
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>pkt 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>"pkt 2 po odbyciu przez diagnostę dwudniowych warsztatów doskonalenia zawodowego"</p> <p>Uzasadnienie: Egzamin kwalifikacyjny powinien być zdawany tylko raz, diagności, którzy starają się o ponowny wpis po cofnięciu uprawnień powinni tylko uzupełnić wiedzę poprzez obowiązek uczestnictwa w szkoleniu, tak jak diagności, którzy przez okres ponad dwóch lat nie pracowali na żadnej SKP.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wskazana regulacja wiąże się z ponownym uzyskaniem świadectwa kompetencji diagnosty, niezbędne jest więc ponowne zdanie egzaminu kwalifikacyjnego.</p>
	Art. 1 pkt 15 lit. b	Ogólnopolskie	Również przyczyna, o której mowa w art. 86q ust. 3 pkt. 1 lit. d - adres	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86p ust. 3 pkt 1 lit. d w powiązaniu z art. 86q pkt 3 lit. a)	Stowarzyszenie Szeferów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	zamieszkania diagnosty-jest sankcją nieproporcjonalną do przewinienia. Tym bardziej, że jeśli diagnosta spóźni się ze zgłoszeniem zmian to zgodnie z treścią artykułu Dyrektor TDT musi obligatoryjnie zawiesić uprawnienia diagnosty.	Sankcja zawieszenia jest proporcjonalna, mając na względzie, że Dyrektor TDT przywraca uprawnienia po ustaniu naruszenia.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86q)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>...bulwersujący jest fakt pominięcia przez autorów projektu zapisu pkt 34 zawartego w preambule Dyrektywy 2014/45/EU:</p> <p>Przeprowadzając badania zdolności do ruchu drogowego. diagnosty powinni działać niezależnie, a na ich ocenę nie powinny mieć wpływu konflikty interesów, w tym konflikty interesów o charakterze ekonomicznym czy personalnym. Wynagrodzenie diagnostów nie powinno być zatem bezpośrednio związane z wynikami badań zdolności do ruchu drogowego...</p> <p>Do takich wniosków można dojść czytając poniższy zapis w uzasadnieniu projektu:</p> <p>w art.86q został nałożony na diagnostę szereg obowiązków, w szczególności rzetelności i bezstronności wykonywanych badań technicznych. Zapewnią one realizowanie celu postawionego przez dyrektywę 2014/45/UE jakim jest funkcjonowanie środowiska diagnostów bez konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu organowi utrzymanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności.</p> <p>Powyższy zapis uzasadnienia świadczy o ignorancji jak również braku poszanowania przez ustawodawcę środowiska diagnostów samochodowych. Po pierwsze nie została uregulowana kwestia</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>W projekcie zostaną zawarte zapisy zapewniające bezstronność diagnosty. Zapewnieniu bezstronności i prawidłowego realizowania zadań przez diagnostę i zapewnienia odpowiednich warunków pracy będzie służył również właściwy nadzór oraz odpowiedzialność przedsiębiorcy za nieprawidłowości w badaniu technicznym wykonywanym przez diagnostę.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>podległości, zatrudnienia oraz zrzeczenia diagnosty, będąca wyznacznikiem właściwej roli diagnosty samochodowego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ustawodawca nakładając szereg obowiązków na diagnostę nie zagwarantował, po raz kolejny autonomiczności w podejmowaniu decyzji związanych z dopuszczeniem pojazdów' do ruchu drogowego. Bezspornym z naszego punktu widzenia jest fakt. iż właśnie bezpośrednio związanie diagnostów z właścicielami SKP poprzez podległość na linii pracodawca-pracownik, a co za tym idzie przede wszystkim zależność finansowa jest głównym aspektem, którym powinien zająć się w pierwszej kolejności ustawodawca. Bowiern nakładanie obowiązków bez jakiegokolwiek regulacji formy zatrudnienia diagnosty po pierwsze nie spełnia zapisów' preambuły rzeczony dyrektywy, a dodatkowo jest niesprawiedliwe społecznie.</p> <p>Rozwiązaniem tego swoistego „węzła gordyjskiego” mogło by być np. powołanie Izby Diagnostów Samochodowych i przekazanie jej nadzoru nad jakością badań, a diagnosty wykonujący zawód obowiązkowo musieli by się zrzeczyć - na wzór niemiecki, który w uzasadnieniu nie był w ogóle brany pod uwagę. Alternatywnym rozwiązaniem może być przekazanie nadzoru nad badaniami technicznymi Inspekcji Ruchu Drogowego oraz wcielenie diagnostów w jej szeregi jako inspektorów, co skutkowałoby tym, że na ocenę nie będą miały wpływu konflikty interesów, w tym również konflikty interesów o charakterze ekonomicznym czy personalnym. Oczywiście należy zadać pytanie jak w takim razie będą funkcjonowały Stacje Kontroli Pojazdów. Odpowiedź jest prosta. Biorąc wzór z pracy inspektorów TDT, którzy udają się do zakładów celem odbioru zbiorników gazu. Tak inspektorzy (diagnosty samochodowi) mogliby być delegowani do Stacji Kontroli Pojazdów, które przykładowo wzywałyby inspektorów celem przeprowadzenia badań technicznych, gdzie godzina pracy takiego inspektora byłaby wyceniona na wzór inspektora TDT.</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Naszym zdaniem zapis w art. Art. 86q. że Diagnosta jest obowiązany:</p> <p>1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki;</p> <p>jest co najmniej frazesem, który nic nie zmieni oprócz poczucia spełnienia obowiązku wynikającego z dyrektywy przez Państwo. Niestety nie ma to nic wspólnego z wykonaniem faktycznym i rzetelnym zapisów wynikających z przepisów dyrektywy. Brak też odpowiedzialności za te nadużycia przedsiębiorcy prowadzącego SKP, ponieważ zawsze może on scedować odpowiedzialność na diagnostę. W projekcie nie znalazł też się żaden zapis normujący zapewnienie właściwych warunków pracy, sprawnego wyposażenia kontrolno - pomiarowego oraz zapewnienie warunków do bezstronnego i rzetelnego wykonywania badań przez diagnostę samochodowego w obowiązkach pracodawcy zawartych w art. 86r. Za to zapewniono prawo tylko do zawiadomienia o zatrudnieniu czy też zwolnienia diagnosty, gdzie pracodawca nie musi wskazywać nawet przyczyny takiej decyzji.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86q pkt 2)	Instytut Transportu Samochodowego	<p>W art. 86q pkt 2 projektu ustawy prd proponujemy wykreślić czasowe określenie długości szkolenia tj. słowo „dwudniowe”.</p> <p>Uzasadnienie Można przejść na rozliczenie godzinowe czasu warsztatów lub przenieść te określenie do aktu wykonawczego. W ten sposób zmiana długości szkolenia art. poprzez zmianę, programu i ilości zajęć nie będzie skutkowała każdorazowym obowiązkiem zmiany zapisów ustawy.</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86r pkt 2)	Instytut Transportu Samochodowego	<p>W art. 86r pkt 2 projektu ustawy prd należy się zastanowić, czy nie wykreślić tego zapisu.</p> <p>Uzasadnienie Który przedsiębiorca ma pokrywać koszty warsztatów, jeżeli diagnosta zatrudniony będzie w dwóch, a nawet więcej SKP. Można też dodać zapis o możliwości pokrywania kosztów warsztatów przez niego</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			samego.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86s)	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	Proponujemy, aby w zapisach tego artykułu uściślić i pominąć wymóg prowadzenia kursów i warsztatów wyłącznie w miejscu określonym w rejestrze podmiotów prowadzących ośrodki szkolenia, zgodnie z wymogiem określonym w art. 86u ust. 6 pkt 5. Pozwoli to jak to ma miejsce obecnie prowadzić kursy i warsztaty szkoleniowe także na zasadzie szkoleń wyjazdowych, co obecnie jest niedoprecyzowane w przedłożonym projekcie. Dlatego proponujemy treść tego artykułu w następującej formie: <i>Art. 86s ust. Ośrodek szkolenia kursy i warsztaty może prowadzić pod adresem innym niż określony we wpisie do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 86u ust. 5 pkt 6.</i>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zapewnienie odpowiednich warunków lokalowych dla kursów i warsztatów należy do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów. Ustawa nie wskazuje konieczności prowadzenia zajęć pod adresem przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86s ust. 1) w powiązaniu z art. 86u ust. 6 pkt 5)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 86s postulujemy wprowadzenie zasady, że warsztaty doskonalenia zawodowego, może prowadzić ośrodek szkolenia, z pominięciem wymogu ich prowadzenia w miejscu określonym w rejestrze podmiotów prowadzących ośrodki szkolenia, zgodnie z wymogiem określonym w art. 86u ust. 6 pkt 5. Ponad wszelką wątpliwość otworzy to drogę do prowadzenia takich warsztatów także na zasadzie szkoleń wyjazdowych co zdaje się nie być doprecyzowane w przedłożonym projekcie. Zatem proponujemy do art. 86s dodanie ust. 5 w brzmieniu: „5. W przypadku prowadzenia warsztatów doskonalenia zawodowego, ośrodek szkolenia może je prowadzić pod adresem innym niż określony we wpisie do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 86u ust. 6 pkt 5.”	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zapewnienie odpowiednich warunków lokalowych dla kursów i warsztatów należy do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów. Ustawa nie wskazuje konieczności prowadzenia zajęć pod adresem przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86t ust. 1 pkt 1 - 4)	Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Problemem regulacji ośrodków kształcenia diagnostów, należy oprzeć o wzory jak dla CKZ w podstawie programowej MI 2 i MI8. Ośrodki kształcenia diagnostów nie mogą się składać jedynie z sali z rzutnikiem (np. restauracja lub hotel). Powinny być wyposażone w pomoce dydaktyczne jak w załącznikach podstawy programowej M12, poszerzonej o układy symulacji współczesnych samochodów,	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Ustawa przewiduje obowiązek zapewnienia odpowiednich warunków dydaktycznych, zgodnie z programem szkolenia określonym w

Lp.	Art. projektu	Institucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			mechatronikę samochodową i sieci komunikacyjne samochodu.	rozporządzeniu.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86t ust. 1, pkt 3 lit. c)	Institut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL	Dotyczy ośrodków szkolenia: „... udokumentowane uczestnictwo co dwa lata w seminariach ...” Ustawa wchodzi w życie z dniem 20 maja 2018 roku. Nie jest możliwe spełnienie wymagań powyższego artykułu przez zainteresowane ośrodki (konieczne postanowienia przejściowe).	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Uwaga nie przedstawia uzasadnienia co do braku możliwości spełnienia wymogu uczestnictwa w seminariach.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86t ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 86u ust. 5, 9, 10 i 11, art. 86v ust. 1-4, art. 86 w oraz art. 86x ust. 1-3)	Transport i Logistyka Polska (TLP)	W proponowanych przepisach art. 86t ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 86u ust. 5, 9, 10 i 11, art. 86v ust. 1-4, art. 86w oraz art. 86x ust. 1-3 Prawa o ruchu drogowym Dyrektorowi Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) przyznano szereg kompetencji władczych o charakterze administracyjnym, z wydawaniem decyzji administracyjnych włącznie. Takie rozwiązanie budzi szereg wątpliwości zarówno formalnych, jak i merytorycznych. Status ITS jako jednostki badawczej określają przepisy ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2010 r. z późn. zm.). Zgodnie z tą ustawą każdy z instytutów badawczych tworzony jest na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów. Także łączenie, podział, reorganizacja, przekształcenie lub likwidacja instytutu (instytutów) następuje w trybie rozporządzenia ww. organu administracji rządowej. Tym samym można zadać uzasadnione pytanie, czy ustawa może wskazywać organ konkretnej jednostki organizacyjnej, której byłby określany jest przepisami aktu wykonawczego? Bardziej poprawnym w tej sytuacji wydawałoby wprowadzenie do ustawy określenia „dyrektor instytutu badawczego podległego ministrowi właściwemu w sprawach transportu”, który to instytut badawczy byłby wskazany odpowiednim rozporządzeniem tegoż ministra. Należy jednak mieć na uwadze, że instytut badawczy może podlegać komercjalizacji lub prywatyzacji bezpośredniej i być przekształcony w spółkę prawa handlowego. Wobec instytutu może zostać ogłoszona upadłość. W tym stanie rzeczy przyznanie przez władzę ustawodawczą (w drodze ustawy) określonych kompetencji władczych, które następnie na podstawie odrębnych przepisów mogą być przekazane np. spółce	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zadania w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>prawa handlowego utworzonej na mocy uprawnień władzy wykonawczej wydaje się cokolwiek kontrowersyjne.</p> <p>Wątpliwości formalne budzi także zgodność zaproponowanych rozwiązań:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dotyczących proponowanego zakresu działania Instytutu Transportu Samochodowego z zakresem działania instytutów badawczych, o którym mowa w art. 2 ust. 1 ustawy o instytutach badawczych, • dotyczących pobieranych przez Instytut Transportu Samochodowego opłat z zasadami gospodarki finansowej określonymi w rozdziale 3 ww. ustawy, a w szczególności wymienionymi enumeratywnie źródłami przychodów instytutu badawczego, • dotyczących kompetencji Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego z kompetencjami dyrektora instytutu badawczego wskazanymi w art. 24 ust. 1 ww. ustawy. <p>Ponadto chcielibyśmy wskazać, iż projekt ustawy nie określa zasad nadzoru nad wykonywaniem przez Dyrektora ITS kompetencji i zadań wskazanych w tym projekcie. Ogólny nadzór zwierzchni wynikający z ustawy o instytutach badawczych dostosowany jest do zadań instytutu określonych w tej ustawie, a nie do wykonywania przez instytut funkcji administracyjnych. Może to doprowadzić do patologii podobnej do tej, jaka została ujawniona w 2002 r. w związku z przyznanymi Instytutowi zadaniami w ramach ustawy o transporcie drogowym oraz na podstawie przepisów ustawy Prawo o mchu drogowym.</p> <p>W tym stanie rzeczy rozsądne byłoby rozważenie przekazania zastrzeżonych w projekcie kompetencji Dyrektora ITS dla Dyrektora TDT. Szczególnie że to ten ostatni realizował dotychczas większość zadań związanych z uzyskiwaniem uprawnień przez diagnostów.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b	Stowarzyszenie	W odniesieniu do wykładowców, którzy mogliby prowadzić kursy lub	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86t ust. 1 pkt 3a)	Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	<p>warsztaty doskonalenia zawodowego (art. 86t ust. 1 pkt 3a projektu ustawy), uważamy, że wykładowcy powinni posiadać dokumenty potwierdzające uprawnienia diagnosty samochodowego lub dokumenty potwierdzające posiadanie wykształcenia wyższego technicznego - w odniesieniu do ściśle technicznych aspektów związanych z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów - bez wskazywania konkretnego programu kształcenia wykładowcy. Wynika to z faktu, iż wiele osób związanych z motoryzacją mogłoby nie spełniać wymagań stawianym kandydatom na wykładowców - przykładem mogłyby być np. osoby posiadające uprawnienia Rzeczoznawcy Samochodowego z listy Ministra właściwego ds. Transportu oraz osoby posiadające tytuły naukowe (np. dra nauk technicznych), którzy posiadają wieloletnie doświadczenie związane z motoryzacją, jednak proces ich kształcenia nie obejmował zajęć zawartych w procedowanych przepisach. Proponowane rozwiązanie wyeliminuje dotychczasowych wykładowców prowadzących kursy lub warsztaty doskonalenia zawodowego dla diagnostów, którzy posiadają wyższe techniczne lub techniczno-ekonomiczne wykształcenie, wieloletnie doświadczenie zawodowe w zakresie eksploatacji i napraw pojazdów samochodowych, będących często biegłymi sędowymi czyli wykładowców legitymujących się głęboką wiedzą specjalną.</p> <p>Ograniczenia prawa do prowadzenia kursów lub warsztatów osobom fizycznym, które są fachowcami z powodu nabycia wieloletniej wiedzy w zakresie stosowania przepisów mijają się z celem, gdy nie jest wymagana akredytacja dla ściśle określonego zakresu szkoleń. Podobnie rzecz ma się z narzuceniem kontroli nad ośrodkami ze strony ITS w Warszawie, który w wielu kwestiach i wielokrotnie sporządzał opinie, bądź stanowiska sprzeczne z porządkiem prawnym, a w 2004 roku po przejęciu odbioru stacji przez TDT okazało się, że czynności przeprowadzał nierzetelnie.</p> <p>Wprowadzenie wymagań dla wykładowców, czy nadzoru ITS na</p>	Wprowadzono odpowiednie wymogi dla zawodu wykładowcy.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			ośrodkami szkolenia nie poprawi wiedzy diagnostów samochodowych. Dlatego wydanie wytycznych interpretacyjnych jednoznacznie uprości i usprawni pracę diagnosty samochodowego, czy stacji kontroli pojazdów. Należy też dodać, że tworzone akty normatywne i wykonawcze były sporządzane w sposób niewykonalny lub sprzeczny z zasadami techniki prawodawczej, o czym projektodawca w uzasadnieniu zapomniał wspomnieć.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86t ust. 2)	Instytut Transportu Samochodowego	W art. 86t pkt 2 projektu ustawy proponuje się dodać możliwość pokrycia kosztów uczestnictwa w seminariach przez ośrodek szkolenia diagnostów delegującego instruktorów poprzez dodanie na końcu ostatniego zdania „... lub ośrodek szkolenia diagnostów. ”	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86v) w powiązaniu z art. 86x	DEKRA Polska	W proponowanych projektach ustaw kładzie się duży nacisk na niezależność jednostek nadzorujących. Nie podważając doświadczenia i wysokich kompetencji Instytutu Transportu Samochodowego (ITS), obawę o konflikt interesów budzi fakt, powierzenia nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów (art. 86v) oraz nadanie kompetencji do przeprowadzania egzaminów na diagnostów (art. 86x), Instytutowi Transportu Samochodowego, który prowadzi jednocześnie ośrodek szkolenia diagnostów oraz oferuje komercyjne usługi „Patronatu ITS” nad stacjami kontroli pojazdów.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zadania w zakresie egzaminowania diagnostów i kandydatów na diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86v ust. 1)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Ponieważ Dyrektor ITS w ramach sprawowanego nadzoru będzie prowadził ranking ośrodków szkolenia diagnostów, należało będzie rozważyć kwestię prowadzenia szkoleń dla diagnostów i kandydatów na diagnostów przez ITS. Dyrektor ITS nie powinien być sędzią we własnej sprawie.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zadania w zakresie egzaminowania diagnostów i kandydatów na diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.
		PIMOT	W naszej ocenie projekt ustawy powinien uwzględniać konieczność zachowania bezstronności przez jednostkę uprawnioną do tej działalności. Projekt ustawy nie wyklucza możliwości prowadzenia działalności szkoleniowej przez jednostkę sprawującą jednocześnie	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zadania w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			nadzór nad ośrodkami szkoleniowymi.	zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Jest to następna kpina gdzie instytucji prowadzącej szkolenia dla diagnostów daje się możliwość sprawowania nadzoru nad konkurencyjnymi ośrodkami szkolenia. Pozostawiamy to bez komentarza.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zadania w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	W odniesieniu do art. 86u, 86v i art. 86x wątpliwości budzi powierzenie Dyrektorowi Instytutu Transportu Samochodowego kompetencji w zakresie prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, nadzoru nad tymi przedsiębiorcami powoływania komisji do przeprowadzania egzaminów na kandydatów na diagnostów i diagnostów, w sytuacji gdy ITS jest bezpośrednio zaangażowany w system kontroli technicznej pojazdów poprzez prowadzenie odpłatnego patronatu nad SKP, prowadzenie własnej SKP. Mając na uwadze, że celem projektu ustawy jest poprawa funkcjonowania systemu SKP jako całości, w naszej opinii kompetencje w powyższym zakresie powinny znajdować się także w TDT, które daje rękojmię i gwarancje neutralnego stosunku do wszystkich działających w Polsce SKP.	<u>Uwaga uwzględniona</u> Zadania w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów oraz egzaminowania diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.
		Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Zupełnie nie zgadzamy się z zaproponowanym systemem szkolenia diagnostów. Ustawodawca ceduje tę sprawę na ITS, wskazując, że jest to jednostka o doskonałych parametrach jako lidera nad tą sprawą. Na jakiej podstawie ustawodawca tak sądzi, czyżby był z ITS-u?.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zadania w zakresie egzaminowania diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86v ust. 1) w	PIMOT	Mając na uwadze zasadę spójności ustawy i transparentności procesu stanowienia prawa, jak również z uwagi na dotychczasową praktykę	<u>Uwaga nieaktualna.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	powiązaniu z art. 86t, art. 86w i art. 86x		<p>legislacyjną uważamy, że celowe jest, aby w proponowanych postanowieniach ustawy nie przywoływano nazwy własnej Kierownika jednego z instytutów badawczych, tj.: Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego. Dla zachowania zasady przejrzystości i równego traktowania wszystkich podmiotów obrotu prawnego (w i tej samej lub zbliżonej dziedzinie) nie powinno się przywoływać w tekście ustawy właściwych nazw instytucji lub podmiotów gospodarczych, chyba że wskazuje się organy władzy publicznej, którymi - z definicji - instytuty badawcze nie są. Tymczasem w przedstawionym do zaopiniowania projekcie przywołuje się Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego jako odpowiedzialnego m.in. za: sprawowanie nadzoru nad ośrodkami szkoleniowymi (Rozdział 5: art. 86t, p.3.c, str. 33; art. 86u, p.5., p.9., p.10., pil., str. 36/37; art. 86v, p.l., p.2. p.3., p.4., str. 38; art. 86w, str. 38; art. 86x, p.l., str 38) oraz przeprowadzanie egzaminów kwalifikujących na diagnostę (Rozdział 5: art. 86n, p.3., str. 31; art. 86x, p.l., p.2.,p.3, str. 38/39). W naszej ocenie, przywołanie bezpośrednio w treści ustawy nazwy instytucji lub podmiotu gospodarczego z ograniczonym wpływem tak ministerstwa właściwego do spraw transportu, jak i Transportowego Dozoru Technicznego nie gwarantuje bezstronności. Nadto w przypadku ustawowych zmian dotyczących instytutów badawczych może to doprowadzić do niewykonalności czynności (aktów stosowania prawa) wynikających z treści tej ustawy.</p> <p>Mając powyższe na uwadze, najbardziej uzasadnionym rozwiązaniem, przede wszystkim z prawnego punktu widzenia, jest wyznaczenie przez Ministra właściwego do spraw transportu "podmiotu odpowiedzialnego" do realizacji w/w zadań (obowiązków). Przy takim podejściu należałoby zrezygnować z przywoływania bezpośrednio w ustawie "Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego" poprzez zastąpienie tego określenia zapisem „podmiot odpowiedzialny” (lub innym podobnym). Takie rozwiązania legislacyjne są stosowane np.: w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o</p>	Zadania w zakresie egzaminowania diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. (Dz.U. z 2015r., poz. 1273), gdzie wprowadzono definicję „podmiotu odpowiedzialnego”, a następnie w dalszej części ustawy (np.: art. 80bh pkt 5) przywoływano pojęcie "podmiotu odpowiedzialnego". Pomiot odpowiedzialny, zgodnie z zapisami tej ustawy, został wyznaczony przez Ministra właściwego do spraw transportu. W tym przypadku stosownym rozporządzeniem Ministra „podmiotem odpowiedzialnym” wyznaczono Instytut Transportu Samochodowego.</p> <p>Przemysłowy Instytut Motoryzacji uważa, że powyżej wymienione rozwiązanie powinno być zastosowane również w warunkach konsultowanego projektu.</p> <p>W naszej opinii jedynie wprowadzenie definicji „podmiotu odpowiedzialnego”, zapewnia zgodność z treścią ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86v ust. 3)	Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>Należy wykreślić ust. 3.</p> <p>Uzasadnienie: Koszty obowiązkowej kontroli wynikającej z przepisów prawa i przeprowadzanej z urzędu (a nie na wniosek przedsiębiorcy) przez organy państwowe nie powinny być ponoszone przez przedsiębiorcę.</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86v ust. 4)	Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>Należy wykreślić pkt 3.</p> <p>Uzasadnienie: Takie naruszenie nie powinno stanowić podstawy do wykreślenia z rejestru przedsiębiorców.</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86w) w powiązaniu z obowiązującymi przepisami	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>W art. 86w. wprowadzono zasadę, zgodnie z którą organem odwoławczym od decyzji Dyrektora ITS jest Minister właściwy do spraw transportu. Nie wprowadzono analogicznego rozwiązania w przypadku zakazów skierowanych do przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów, tj. decyzji wydawanych przez Dyrektora TDT. Warto także zwrócić uwagę, że decyzje wydawane w</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Zgodnie z art. 43 ustawy o dozorze technicznym TDT podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>stosunku do przedsiębiorców będą charakteryzowały się natychmiastową wykonalnością i nie może być tu mowy o zbyt długim oczekiwaniu na rozstrzygnięcie instancji odwoławczej. Mając na względzie ewentualne dochodzenie odszkodowań od Skarbu Państwa za utracone przychody w związku z długotrwałym oczekiwaniem na rozstrzygnięcie, w przypadku gdy decyzje Dyrektora TDT będą niezasadne, pozostawienie Ministra właściwego do spraw transportu jako organu odwoławczego może pociągnąć ogromne koszty odszkodowań od Skarbu Państwa. Proponujemy zatem rozważyć możliwość wprowadzenia w ustawie przepisu szczególnego pozostawiającego jako instancję odwoławczą w tego typu sprawach Samorządowego Kolegium Odwoławczego.</p>	
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b art. 86x ust. 1</p>	<p>Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL</p>	<p>Dotyczy egzaminów dla diagnostów: Uważamy, że powinna zostać określona zasada organizowania egzaminów w ośrodkach egzaminacyjnych utworzonych przynajmniej w kilku rejonach na terenie RP.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Propozycja organizowania egzaminów w wielu ośrodkach egzaminacyjnych nie znajduje uzasadnienia organizacyjnego i ekonomicznego.</p>
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z), 86za w powiązaniu z art. 83 i OSR)</p>	<p>Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów</p>	<p>Tworzy się Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów, który ma być zasilany dodatkową opłatą pobieraną od użytkownika pojazdu oprócz opłaty za badanie techniczne i opłaty ewidencyjnej. Projekt ustawy przewiduje, że opłata na Fundusz nie może przekroczyć równowartości w złotych 2 euro.</p> <p>Nie przedstawiono szczegółowej kalkulacji na podstawie, której przyjęto założoną kwotę, a zgodnie z przyjętymi zasadami dobrej legislacji nakładane w ten sposób na obywateli obciążenia finansowe powinny służyć tylko i wyłącznie pokryciu uzasadnionych kosztów administracyjnych. W przedłożonej propozycji rozporządzenia określono wysokość tej dodatkowej opłaty na poziomie 4 zł. Pragniemy zwrócić uwagę, że FZPJBTP jest kolejnym funduszem celowym, o podobnej konstrukcji jak funkcjonujący obecnie Fundusz Centralnej Ewidencji</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Obliczenia dotyczące opłat są zawarte w OSR do projektu ustawy.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Pojazdów i Kierowców. Proponowane rozwiązanie zmusi przedsiębiorców do prowadzenia oddzielnych ewidencji i sprawozdań na potrzeby obu funduszy. W obecnym stanie prawnym koszty pobierania, ewidencjonowania i przekazywania opłaty ewidencyjnej na rzecz CEP ponoszą wyłącznie przedsiębiorcy prowadzący stacje. Proponowane w projekcie rozwiązania w zakresie drugiego, nowego funduszu celowego powielają ten schemat. Dlatego też proponujemy rozważyć połączenie obydwu funduszy celowych, tak aby środki były przekazywane w jedno miejsce np. do CEP. Podział zgromadzonych tam środków powinien odbywać się na szczeblu administracji rządowej. Ze społecznego punktu widzenia opisane w tym punkcie proponowane przez twórców projektu rozwiązanie będzie odbierane przez użytkowników pojazdów jako kolejna próba ich opodatkowania i spotka się z negatywnym odbiorem.</p> <p>Ponadto ze środków zgromadzonych w Funduszu przewiduje się utworzenie i prowadzenie: rejestru stacji kontroli pojazdów, rejestru diagnostów oraz systemu pozwalającego na analizę wyników badań technicznych i podejmowanie odpowiednich działań kontrolnych i nadzorczych nad stacjami kontroli pojazdów. Powstanie rejestrów stacji i diagnostów jest konieczne i oczekiwane oraz stanowi realizację tez 1a i 2 Grupy Roboczej. Należy się jednak zastanowić czy nie można by wykorzystać do tego celu istniejącego już systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, który w chwili obecnej gromadzi dane o funkcjonujących stacjach kontroli pojazdów i wynikach badań technicznych. Byłoby to dużo tańsze rozwiązanie, niż tworzenie nowego, alternatywnego systemu informatycznego.</p> <p>Brak jednak w projekcie szczegółowych danych na temat zakładanych wydatków na nową kadrę TDT, budowę stacji TDT w zestawieniu z planowanymi przychodami z tytułu nowo nałożonej daniny publicznej.</p>	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z)	Stowarzyszenie Inżynierów i	Kontrowersyjnym aspektem jest tworzenie Funduszu Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów oraz budowanie	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	<p>stacji kontroli pojazdów przez Transportowy Dozór Techniczny. Uważamy, że budowa stacji kontroli pojazdów przez TDT stanowi duże zagrożenie dla obecnie funkcjonujących podstawowych i okręgowych stacji kontroli pojazdów, co wynika z proponowania odebrania możliwości wykonywania niektórych badań technicznych pojazdów (np. pojazdy przewożące towary niebezpieczne, badania techniczne pojazdów po terminie itp.) z działających obecnie stacji kontroli pojazdów w poczet planowanych zamierzeń tj. otwierania stacji kontroli pojazdów TDT z wyłącznymi uprawnieniami. Ponadto należy zauważyć, że TDT jako strona postępowania w zakresie odbioru i kontroli stacji kontroli pojazdów, stałaby się z mocy prawa podmiotem konkurującym z funkcjonującymi stacjami kontroli pojazdów, co może rodzić skutki rynkowe takich działań (w przyszłości z pewnością takie skutki byłyby widoczne). Skoro jedna ze stron miałaby być konkurentem rynkowym stacji, które sama dopuszcza do pracy, ze zrozumiałych względów występuje konflikt interesów, co z pewnością nie służy rozwojowi rynku i z pewnością jest sprzeczny z polityką zachowania bezstronności.</p> <p>TDT wykorzystując procedury mogłaby utrudniać lub uniemożliwiać dostęp wnioskującym i podmiotom przedłużania lub wydania nowych „certyfikatów”. Zachowanie bezstronności przy uchwalanych normach prawnych powinno być Nadrzędnym celem przy zapewnieniu: wysokiego poziomu wykonywanych działań, kompetencji, a przede wszystkim bezstronności i niezależności.</p> <p>Uwaga:</p> <p>Podkreślić przy tym należy, że wyposażenie SKP należących do TDT nie będzie się różniło od wyposażenia obowiązującego na stacjach okręgowych, a badania techniczne wykonywać będą diagności posiadający ten sam zakres uprawnień, z tym że na stacjach konkurencyjnych dla TDT, diagności z reguły będą posiadali dużo większe doświadczenie w wykonywanych obowiązkach.</p>	Badania wykonywane przez Dyrektora TDT nie będą konkurować z skp prowadzonymi przez przedsiębiorców.
		Zrzeszenie Międzynarodowych	Nasze wątpliwości budzi również sposób powołania Funduszu Zapewnienia Jakości Badań Technicznych Pojazdów. Wygląda na to,	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	że poprzez wdrożenie tego rozwiązania pojawi się nowy podatek, który będzie odprowadzany z opłat za wykonanie badań technicznych pojazdów. Jesteśmy stanowczo przeciwni pojawieniu się takich nowych rozwiązań i kolejnych obciążeń użytkowników pojazdów.	Niezbędne jest sfinansowanie nowego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów.
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z ust. 9 pkt 3)	Instytut Transportu Samochodowego	<p>W art. 86z ust. 9 w pkt. 3 proponujemy dodać literę d) systemu badań powtórnych, o których mowa w art. 86j. ust. 3. Pkt. 1a. oraz nową treść:</p> <p>pkt 4</p> <ul style="list-style-type: none"> - prowadzenie badań naukowych i prac rozwojowych; - przystosowywanie wyników badań naukowych i prac rozwojowych do potrzeb praktyki; - wdrażanie wyników badań naukowych i prac rozwojowych; w zakresie badań technicznych pojazdów. <p>Ust. 10 Kwota środków przekazywanych corocznie na cel, o którym mowa w ust. 9 pkt 4 jest nie mniejsza niż 2% corocznych opłat przeznaczonych na Fundusz ZPJBTP.</p> <p>Uzasadnienie Rozwiązanie takie jest wdrożone w wielu krajach, na przykład w Niemczech i pozwala na finansowanie lub współfinansowanie projektów badawczych związanych dostosowaniem zakresu i sposobu badań technicznych za zmieniającą się techniką samochodową i nowymi wymaganiami homologacyjnymi (przykładami mogą być badania elektronicznych systemów bezpieczeństwa i wsparcia kierowcy, systemów oczyszczania spalin). Badania takie mają charakter czysto użyteczny i pozyskanie środków z funduszy NciBR jest często niemożliwe, zaś we wszystkich krajach wspólnoty badania związane z obszarem badań technicznych pojazdów są prowadzone.</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b	PHU Orlik	Planowane powstanie stacji TDT związane jest z zasileniem przez	<u>Uwaga nieaktualna.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86z ust. 9) w powiązaniu z ust. 7		przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów tworzonego funduszu celowego (projektowany rozdział 6). Niezrozumiałym jest dlaczego przedsiębiorcy świadczący najwyższej jakości usługi będą zobowiązani do sfinansowania kilkunastu stacji TDT które nie znajdują uzasadnienia z w/w powodów do zaistnienia. Wprowadzenie obowiązku przekazywania do funduszu opłaty od każdego badania technicznego jest w naszej ocenie nałożeniem na stacje nowego podatku, do którego egzekwowania również uprawniony będzie Dyrektor TDT. Tym bardziej zasadnym staje się zarzut że stacje TDT staną się stacjami niszczącymi wolność gospodarczą. Wydaje się że podstawowe i okręgowe stacje zamiast przekazywać środki na stworzenie stacji TDT mogą wykorzystać je na własny rozwój i podniesienie jakości świadczonych usług.	Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu.
		Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Projekt w systemie Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów zakłada budowę 16 stacji Dyrektora TDT za składkowe środki kierowców, będąc w zasadzie swoistym kolejnym podatkiem. Doświadczenie z CEPiK budzą wątpliwości odnośnie właściwego wykorzystania tych środków.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z-86zd)	Transport i Logistyka Polska (TLP)	W zaproponowanym nowym brzmieniu art. 83 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym mowa jest o dodatkowej opłacie przeznaczonej na nowotworzony Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów. Pomysł utworzenie funduszu znajduje rozwinięcie w kolejnych propozycjach przepisów art. 86z-86zd Prawa o ruchu drogowym. Jak wynika z projektu, środki gromadzone w tym funduszu mają mieć przeznaczenie m.in. na finansowanie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów oraz rozbudowę stacji kontroli pojazdów należących do TDT. Uważamy że nie powinno się obciążać tymi kosztami właścicieli i posiadaczy pojazdów. Każdy z nich płaci bowiem podatki i inne daniny publiczne trafiające do budżetu państwa lub samorządu terytorialnego z przeznaczeniem m.in. na wykonywanie zadań z zakresu administracji publicznej. Do takich zadań należy także prowadzenie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Z kolei	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu dot. centrów. Opłata za zapewnienie prawidłowej jakości badan technicznych będzie pobierana z opłaty za badania techniczne i nie będzie stanowić dodatkowego obciążenia dla użytkowników pojazdów.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>finansowanie budowy stacji kontroli pojazdów należących do TDT może być finansowane z kredytu inwestycyjnego, który byłby spłacany z opłat za przeprowadzane badania. Transportowy Dozór Techniczny, jako państwowa osoba prawna może zaciągać takie kredyty, a ich uzyskanie ze względu na ustawowo zagwarantowany zakres działań i opłat nie powinno stanowić jakiegokolwiek problemu. Dlatego uważamy za niewłaściwe tworzenie pozabudżetowego funduszu gromadzącego środki na wykonywania nadzoru oraz dokonywanie inwestycji, w szczególności wobec faktu, iż nie powoduje to zmniejszenia innych obciążeń nałożonych na właścicieli i posiadaczy pojazdów. Tworzenie funduszu byłoby także uzasadnione, gdyby za badania wykonywane w SKP należących do TDT nie były pobierane opłaty lub miałyby one wymiar symboliczny, na co się raczej nie zanosi.</p>	
	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z) w powiązaniu z rozdziałem 6</p>	<p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)</p>	<p>Czy naprawdę piszący projekt i uzasadnienie wybrali właściwy cel? Czy cel ten ma coś z nazwą funduszu: Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów Według powyższego wskazuje się jeden cel: Zapewnienie pieniędzy na wydatki Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz powiększenie jego majątku! Piszący projekt przeszli sami siebie pisząc Funkcjonowanie takiego przejrzystego funduszu skutkować: ma również utrzymaniem zaufania obywateli do organów administracji publicznej na należyłym poziomie. Dla przypomnienia 60 min rocznie! - ale tylko w pierwszym roku ponieważ na podstawie: Art. 86zd. Maksymalne stawki opłat, o których mowa w przepisach rozdziałów 4-6, ulegają corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego". Wnioskujemy o usunięcie całego rozdziału 6 w takim brzmieniu dotyczącym ZPJBTP jak i Krajowego Punktu Kontaktowego, który już</p>	<p><u>Uwaga częściowo nieuwzględniona.</u></p> <p>Odstąpiono od rozwiązania polegającego na utworzeniu odrębnego funduszu. Niezbędne jest finansowanie systemu zapewniającego jakość badań technicznych pojazdów, którą ma zapewnić państwo, zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			został dawno utworzony w MSW.	
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86za)	PHU Orlik	W projektowanym art. 86za, brak jest uszczegółowienia czy opłata na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów stanowi przychód przedsiębiorcy i czy będzie odprowadzana po jej opodatkowaniu.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Przepisy dotyczące Funduszu zostały usunięte z projektu ustawy.
		Krajowa Rada Izb Rolniczych	...obecnie opłata ewidencyjna wynosi 1 zł od każdego badania technicznego pojazdu, natomiast według projektu na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów wyniesie 4 zł.	<u>Uwaga ogólna.</u>
	Art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86zc)	PHU Orlik	Projektowany art. 86zc dotyczy tworzenia Krajowego Punktu Kontaktowego do spraw badań technicznych. Ustawa prawo o ruchu drogowym w rozdziale 2c stanowi podstawę prawną dla Krajowego Punktu Kontaktowego przy centralnej ewidencji pojazdów. Zasadnym będzie wykorzystanie już istniejącej infrastruktury i rozszerzenie zakresu zadań realizowanych przez Krajowy Punkt Kontaktowy przy centralnej ewidencji pojazdów o część dotyczącą badań technicznych, tak aby była możliwa kompleksowa wymiana informacji z właściwymi krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Krajowy Punkt Kontaktowy przewidziany w Rozdziale 2c funkcjonuje w zakresie transgranicznej, elektronicznej wymiany informacji między państwami UE dotyczących naruszeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i jest całkowicie nieadekwatny do wymiany informacji w zakresie badań technicznych.
	Art. 1 pkt 17 (art. 140ma pkt 2) w powiązaniu z art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86h ust. 3)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 140ma wnosimy o wykreślenie pkt 2 dotyczącego odpowiedzialności przedsiębiorcy za naruszenie prawa przez diagnostę. Dodatkowo postulujemy wprowadzenie tezy 19 Grupy Roboczej tj. zapisów eliminujących proceder przekazywania tzw. „gadżetów” za wykonanie badania technicznego na danej stacji kontroli pojazdów oraz możliwość reklamowania usług stacji kontroli pojazdów w zakresie innym niż dozwolony w ustawie. W ramach proponowanych norm przewidujemy także sankcje, które mają wymusić stosowanie nowych przepisów w postaci zakazu wykonywania działalności gospodarczej oraz kary grzywny. Dodatkowo analogicznie zaproponowano	<u>Uwagi częściowo uwzględnione.</u> Uwaga dotycząca wykreślenia zapisów o odpowiedzialności przedsiębiorcy za nieprawidłowości popełnione przez diagnostę – nieuwzględniona. Uwaga dotycząca wprowadzenia przepisów zabraniających przyjmowania korzyści materialnych –

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wprowadzenie uregulowań uniemożliwiających obchodzenie norm w zakresie opłat urzędowych za badania techniczne.</p> <p>Wprowadzenie powyższych kwestii do projektu będzie wymagało następujących zmian legislacyjnych:</p> <p>Art. 140ma pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) wbrew obowiązкови dopuszcza do naruszenia zakazu określonego w art. 86h ust. 3 pkt 1, 3 i 4”</p> <p>W konsekwencji art. 86h ust. 3 pkt 1 powinien otrzymać nowe brzmienie, a także należy dodać do tego ustępu pkt 3 i 4:</p> <p>„1) reklama stacji kontroli pojazdów oraz ich działalności z wyłączeniem informowania o oznaczeniu firmy przedsiębiorcy lub nazwy podmiotu i adresie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie stacji kontroli pojazdów, godzinach pracy stacji kontroli pojazdów i zakresie wykonywanych badań technicznych, a także oznaczenia dojazdu do stacji kontroli pojazdów”</p> <p>„3) pobieranie opłat za wykonanie badania technicznego pojazdów w wysokości innej niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 4 lit c.,</p> <p>4) oferowanie korzyści materialnych lub nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego pojazdu lub w powiązaniu z tym badaniem.”</p>	uwzględniona.
	Art. 1 pkt 17 (art. 140ma i art. 140 mb)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Mamy wrażenie, że są obydwa artykuły dotyczą tych samych przewinień i są nakierowane tylko i wyłącznie na diagnostę. I tak: art. 140ma ust 2 i art. 140mb ust. 1 dotyczą wiedzy, która na podstawie obowiązujących przepisów może być wymagana tylko od diagnosty samochodowego!</p> <p>To samo dotyczy art. 140ma ust 3 i art. 140mb ust 2</p> <p>Czy to oznacza, że diagnosta będzie karany podwójnie tzn. z dwóch różnych artykułów?</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Art. 140ma dotyczy odpowiedzialności prowadzących skp, natomiast art. 140mb – odpowiedzialności diagnostów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	<p>Odnosnie art. 140ma powinno w nim się jasno sprecyzować, za jakie uchybienia będzie należna kara pieniężna tak, żeby nie było dowolności w wysokości naliczanej kary przez TDT. Nie powinno być dowolności, powinna ona być jasno sprecyzowana, ponieważ mogą być przypadki, że za takie samo uchybienie jeden przedsiębiorca może być ukarany kwotą 1000 zł a inny kwotą 9900 zł.</p> <p>Odnosnie art. 140mb - kary dla diagnosty za niezgodne przeprowadzenie badania z zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania oraz przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.</p> <p>Należy jasno sprecyzować, za które uchybienia, w jakiej wysokości poniesie karę finansową diagnosta (czytelność, jasność przepisów).</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Projektowane przepisy precyzyjnie regulują kwestie odpowiedzialności za nieprawidłowe przeprowadzanie badań.</p>
	Art. 1 pkt 19 (załącznik nr 1)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	<p>Zmiana nr 19 przedmiotowego projektu, choć niezbędna w celu poprawiania jakości polskiego prawa, oceniana jest przez przedstawicieli OSPTN negatywnie, głównie z powodu swojej wybiórczości. Naszym zdaniem manipulowanie i zmienianie jedynie wybranych podpunktów, łączników lub znaków interpunkcyjnych, bez szerszego spojrzenia na problematykę przejazdów pojazdami nienormatywnymi, wbrew potrzebom zmian innych regulacji z tym powiązanych, jest brakiem poszanowania dla zasady równości wobec prawa. Zmiana zaproponowana w punkcie 19 przedmiotowego projektu ustawy ma na celu poprawę podstawy prawnej, z której w praktyce korzystają wyłącznie organy kontrolne przy nakładaniu kar, podczas gdy zupełnie pomija się absolutnie niezbędne zmiany dotyczące sąsiadujących regulacji w ustawie o ruchu drogowym w zakresie przejazdu pojazdów nienormatywnych.</p> <p>Od 2012 roku znane są inne wadliwe przepisy związane chociażby z:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. brakiem kar za zaniechanie pilotowania, 2. brakiem kar za przekroczenie nacisków osi wielokrotnych - co ustaliły w praktyce 	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Zmiana przepisów ma charakter uzupełniający i doprecyzowujący przepisy. Istotę i potrzebę zmian w tym zakresie opisano w uzasadnieniu do projektu ustawy.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Wojewódzkie Sądy Administracyjne,</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. wadliwą konstrukcją przepisów w zakresie zezwoleń kat. I, 4. wadliwą konstrukcją przepisów dotyczące zezwoleń kat. IV w przypadku pojazdów normatywnymi wymiarami i masą całkowitą, ale z nieznacznie przekroczonym naciskiem osi napędowej dopuszczalnym na danym odcinku drogi, 5. wadliwą konstrukcją przepisów dotyczących odpowiedzialności nadawców, spedytorów i załadowców, 6. wadliwą konstrukcją przepisów dotyczących tzw. pakietyzacji kar za naruszenia. <p>Znane nam są oficjalne pisma przedstawicieli WITD, stowarzyszeń branżowych oraz indywidualnych firm przewozowych, które skarżyły się na niesprawiedliwe i wadliwe regulacje prawne dotyczące przejazdu pojazdami nienormatywnymi. Niestety okazuje się, że te nawoływania o konieczną poprawę przepisów pozostawały bez echa w uprzednim Ministerstwie Infrastruktury nadal pozostają niezauważone w obecnym składzie osobowym. Dlatego też negatywnie oceniamy wybiórcze i kosmetyczne poprawianie kilku regulacji - które jedynie usprawnia proces i podstawę prawną nakładania kar na podmioty gospodarcze, podczas gdy cały system przejazdów pojazdami nienormatywnymi obciążony jest sporymi wadami, błędami i sprzecznościami.</p> <p>Z tego powodu postulujemy niepodejmowanie żadnych zmian w tym zakresie, do czasu systemowego podejścia do restrukturyzacji przepisów, w zakresie przejazdu pojazdami nienormatywnymi.</p>	
		Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD)	Treść kolumny 3 w lp. 7 w załączniku nr 1 do ustawy – Prawo o ruchu drogowym powinna otrzymać następujące brzmienie: „a) o długości, szerokości, wysokości lub rzeczywistej masie całkowitej	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>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, c) zespół pojazdów składający się z większej liczby pojazdów, niż określona w art. 62 ust. 4.”.</p> <p>Zaproponowany przepis doprecyzowuje, że zezwolenie kategorii VII wydaje się, jeżeli którykolwiek z wymiarów zewnętrznych lub masa całkowita przekraczają wielkości maksymalne określone dla zezwoleń I-VI. Obecnie obowiązująca konstrukcja ppkt a wskazuje, że zezwolenie kategorii VII wydaje się dla pojazdu nienormatywnego, którego wymiary zewnętrzne (a więc wszystkie trzy łącznie: długość, szerokość i wysokość) lub rzeczywista masa całkowita, przekraczają wielkości przewidziane dla zezwoleń I-VI. Oznacza to, że pojazd nienormatywny, którego jeden lub dwa wymiary zewnętrzne przekraczają wielkości maksymalne określone dla zezwoleń I-VI, a trzeci wymiar zewnętrzny nie spełnia tego warunku (nie przekracza wielkości przewidzianych dla zezwoleń I-VI), nie podlega obowiązkowi uzyskania na przejazd zezwolenia kategorii VII. Jest to ewidentna luka prawna wynikająca z dotychczas obowiązującego błędnego zapisu ppkt a. Ponadto, zgodnie ze zmianą definicji „pojazdu nienormatywnego” w projektowanym art. 2 pkt 35a ustawy, która objęła także zespół pojazdów składający się z większej liczby pojazdów, niż określona w art. 62 ust. 4, załącznik w lp. 7 powinien konsekwentnie wskazywać, że zezwolenie kategorii VII wydaje się także dla takiego zespołu pojazdów.</p>	<p>Proponowane zmiany będą przedmiotem analizy i ewentualnej kolejnej nowelizacji przepisów.</p>
		<p>Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)</p>	<p>Również chcemy zgłosić zastrzeżenia, co do propozycji, która pojawiła się w stosunku do zmiany załącznika nr 1 do ustawy prawo o ruchu drogowym. Nowe brzmienie lp 3 w kolumnie 3 ogranicza możliwości wykorzystania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii III, wskazując, że na drogach publicznych nacisk osi nie może przekroczyć dopuszczalnego nacisku osi wskazanego przez przepisy o drogach publicznych.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Nie można się zgodzić z przedstawioną uwagą, proponowane zapisy nie ograniczają możliwości korzystania z zezwoleń tej kategorii. Zmiana ma jedynie charakter</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				doprecyzowujący, a nie merytoryczny.
	Art. 2	Stowarzyszenie Doradców ds Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA	Art. 44 ust. 1 pkt 2 ustawy o dozorze technicznym - powinno być: „wydawanie świadectw dopuszczenia pojazdu do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych...”. Proponowana nazwa dokumentu jest zgodna z nomenklaturą używaną w umowie ADR i ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Art. 3	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Naszym zdaniem należy zwrócić uwagę, że już w 2013 roku podczas prac Grupy Roboczej TDT zaproponowało Tezę wraz z uzasadnieniem: 4. Włączenie kontroli stacji kontroli pojazdów do art. 82 ust. 3 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, jako kontrole o zamiarze których nie musi być powiadamiany przedsiębiorca, jak również nie musi być on obecny w trakcie kontroli - kontrole „ad- hoc” Kontrole przeprowadzane na podstawie obecnie obowiązujących przepisów nie dają możliwości do przeprowadzenia kontroli jakości badań technicznych pojazdów w sposób niezapowiedziany, a wymagany art. 83b ust. 2 pkt 1 lit b) ustawy - Prawo o ruchu drogowym, a tylko taka metoda gwarantuje, że kontrola będzie w stanie ustalić faktyczny sposób przeprowadzenia badania oraz jego jakości. Ten sposób przeprowadzenia kontroli w powiązaniu z informacjami uzyskanymi z centralnego rejestru badań i ich wyników będzie bardzo skuteczny jednocześnie będzie elementem mobilizującym diagnostów do rzetelnego wykonywania badań. Tezę tą odrzucono. O tym nad czym pracowała Grupa Robocza oraz sporządzanych sprawozdaniach na bieżąco było informowane Ministerstwo Transportu. Chcemy przypomnieć, że była to Grupa Ekspertka. Kontrole takie należy pozostawić odpowiednim służbom. Podtrzymujemy wnioski Grupy Roboczej i wnioskujemy o wykreślenie Art. 3 w całości.	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Zrezygnowano ze zmiany ustawy o swobodzie działalności gospodarczej.
	Art. 6	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Ustawodawca przewidział w projekcie okres przejściowy do 1 stycznia 2023 roku zezwalający Dyrektorowi TDT na zawieranie umów z przedsiębiorcami w zakresie wykorzystania ich stacji przez organ	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			nadzoru. Uważamy, że powinno to być rozwiązanie docelowe, a nie tylko przejściowe. Warto także wspomnieć, że stacje TDT obniżą ilość badań wykonywanych na stacjach okręgowych, poprzez przejęcie ich kompetencji w zakresie wykonywania przeglądów okresowych i dodatkowych pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, a także w dużym zakresie po zmianach konstrukcyjnych. W przypadku pojazdów ADR wykonywanie ich badań w jednym miejscu w województwie rokrocznie będzie generowało olbrzymie i niczym faktycznie nie uzasadnione koszty transportu, prawie zawsze dotyczące zespołów pojazdów o bardzo dużej dopuszczalnej masie całkowitej, a także stanie się bardzo uciążliwe dla firm transportowych.	dot. centrów. Dyrektor TDT będzie wynajmował skp dotychczas funkcjonujące.
		Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Chcemy poznać klucz na podstawie którego będą wskazywane OSKP będące w rękach przedsiębiorców jako wzorcowe na których będą mogli wykonywać swoje obowiązki wysoko wykwalifikowani pracownicy TDT? Czy stacje te będą w jakiś sposób specjalnie wyposażone? Czy w związku z ustawą o zamówieniach publicznych nie będzie jako jeden z wymogów, że OSKP ma być zrzeszona w ITS oraz warunkiem podpisania będzie najniższa cena, nie konieczność spełnienia wysokich standardów jakościowych? Czy w związku z powyższym nie taniej jest podpisać umowę z przedsiębiorcą prowadzącym OSKP niż budować stacje? No i wreszcie ostatnie pytanie czy w związku z podpisaną umową Stacja ta nie będzie podlegała kontroli, jako stacja Transportowego Dozoru Technicznego?	<u>Jw.</u>
		Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	Art. 6 przepisy przejściowe Do dnia 1 stycznia 2023 r. DTDT może realizować zadania, o których mowa w art. 86 ust. 4, na okręgowej stacji kontroli pojazdów na podstawie umowy zawartej z przedsiębiorcą prowadzącym taką stację - nawiązując do tego zapisu takie czynności może prowadzić ciągle inspektor na OSKP, która już funkcjonuje bez konieczności budowy własnych „wzorcowych”.	<u>Jw.</u>
		PHU Orlik	Projektodawca w art. 6 projektu ustawy wskazuje, że do dnia 1 stycznia 2023 r. stacje TDT będą realizować swoje zadania na obecnie	<u>Jw.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			funkcjonujących okręgowych stacjach, a więc będą korzystać z posiadanych przez nie urządzeń kontrolno-pomiarowych. Nie znajduje uzasadnienia tworzenie nowego rodzaju stacji, jeżeli obecnie działające są jednak wyposażone w urządzenia odpowiednie do potrzeb realizowanych zadań. Jeżeli zachodzi uzasadniona potrzeba zmodyfikowania posiadanych przez stacje urządzeń, to w określonym terminie do 2023 r. podstawowe i okręgowe stacje dostosują się do nowych wymagań. Jeżeli jednak zakłada się, że stacje TDT zostaną wyposażone w inne urządzenia niż te, które znajdują się na podstawowych i okręgowych stacjach kontroli pojazdów, to jest to działanie dyskryminujące przedsiębiorców, zmierzające do zmarginalizowania usług świadczonych w podstawowych i okręgowych stacjach.	
	Art. 9	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 9 przepisów końcowych projektowanej ustawy proponujemy wykreślenie ust. 4. Obowiązek uzupełnienia przez wszystkich diagnostów uprawnień do poziomu okręgowej stacji kontroli pojazdów jest zbędny. Diagnosta pracujący na podstawowej stacji kontroli pojazdów nie musi posiadać uprawnień o zakresie większym niż jest to wymagane dla stacji podstawowej, która go zatrudnia. W przypadku, gdy nie rozpocznie pracy na okręgowej stacji kontroli pojazdów, takie dodatkowe uprawnienia nie będą mu kompletnie potrzebne. Warto także zauważyć, że i tacy diagnosty będą objęci już systemem szkoleń okresowych. Przyjęte przez projektodawcę rozwiązanie narusza konstytucyjną zasadę respektowania praw nabytych.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Obowiązek posiadania przez diagnostę odpowiednich uprawnień wynika z dyrektywy 2014/45/UE.
		DEKRA Polska	W naszej opinii nie jest jednoznacznie określona w Ustawie ochrona praw nabytych w zakresie uprawnień diagnostów. Nie jest jasne czy diagnosty posiadający uprawnienia przed dniem wejścia w życie Ustawy zachowają swoje uprawnienia.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zgodnie z nowym brzmieniem art. 9 ust. 1 projektu ustawy uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				uprawniają do wykonywania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Ich dalsze zachowanie będzie uzależnione od odbywania stosownych szkoleń, przewidzianych zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE.
	Art. 9 ust. 2	Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>W pkt 1 wyrazy „24 miesiące” zastąpić wyrazami „18 miesięcy”,</p> <p>W pkt 2 wyrazy „36 miesięcy” zastąpić wyrazami „24 miesiące.”</p> <p>Uzasadnienie: Zróżnicowanie terminów, w których diagnosty powinni przystąpić do okresowych szkoleń pozwoli na płynne przeszkolenie tej grupy zawodowej.</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Ar. 9 ust. 4	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	<p>Projekt tego ustępu ma następującej treść:</p> <p>Diagnosty nieposiadający uprawnień do pełnego wykonywania badań w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, powinni w okresie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy uzupełnić posiadane uprawnienia”.</p> <p>Uważamy, że jest to rozwiązanie nad wyraz rygorystyczne, ponieważ nie wszyscy diagnosty pracują i są zainteresowani pracą w okręgowych stacjach kontroli pojazdów, w których wymagane są uprawnienia do pełnego wykonywania badań technicznych. Diagnosta z stacji podstawowej ma dzisiaj z reguły zakres uprawnień: podstawowy, okresowe badania po raz pierwszy i badania dodatkowe oraz badanie pojazdów zasilanych gazem. Natomiast wg projektu ma uzyskać jeszcze uprawnienia do wykonywania badań pojazdów ADR i</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Obowiązek posiadania przez diagnostę odpowiednich uprawnień wynika z dyrektywy 2014/45/UE.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>autobusów 100 km/h. Jako stowarzyszenie poddajemy pod rozważenie i proszę sobie wyobrazić 50-cio i 60-cio letniego diagnostę, który ma uzupełniać wiedzę z egzaminem przy bardzo niskiej zdawalności, z zakresu badań, których nigdy w życiu nie będzie wykonywał pracując w podstawowej stacji kontroli pojazdów. Brak diagnostów z tego powodu spowoduje eliminację stacji więc uważamy, że jest to działanie społeczne.</p> <p>Proponujemy więc o zmianę projektu tego przepisu i jego następującą treść:</p> <p>Art. 9 ust. 4 Diagnostyci nieposiadający pełnych uprawnień stosownie do zakresu wykonywania badań w podstawowej stacji kontroli pojazdów oraz do pełnego wykonywania badań w okręgowej stacji kontroli pojazdów w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, powinni w okresie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy uzupełnić posiadane uprawnienia.</p>	
		Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	<p>Skoro projekt wprowadza w Art.86.ust.1.pkt 1) i 2) podział stacji kontroli na podstawowe i okręgowe, to analogicznie należałoby również wprowadzić podział uprawnień dla pracujących na nich diagnostów. Zakres wiedzy i umiejętności wymaganych od diagnosty na stacjach okręgowych jest znacznie szerszy niż na podstawowych i można zastosować tu analogię do innych uprawnień zawodowych jak np. prawo jazdy, uprawnienia UDT czy SEP. Budowa, konstrukcja, mechanizmy w szczególności układy hamulcowe stosowane w samochodach osobowych i samochodach ciężarowych są całkowicie inne. Jeśli diagnosta pracujący w stacji podstawowej będzie chciał znaleźć zatrudnienie w stacji okręgowej, w jego interesie leżeć będzie uzupełnienie uprawnień.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Z dyrektywy 2014/45/UE wynika konieczność zapewnienia posiadania jednolitych kompetencji przez wszystkich diagnostów.</p>
	Art. 9 ust. 5	Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>Art. 9 ust. 5 proponowane brzmienie: <i>"Osoby, które do dnia wejścia w życie ustawy rozpoczęły kurs oraz spełniły wymagania dotyczące wykształcenia i praktyki określone w dotychczasowych przepisach będą mogły po ukończeniu kursu i zdaniu egzaminu złożyć wnioski o uzyskanie uprawnień diagnosty na</i></p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p><i>podstawie dotychczasowych przepisów”.</i></p> <p>Uzasadnienie: Projekt zmiany ustawy w ogóle nie chroni tych osób, które podejmą starania o uzyskanie uprawnień diagnosty przed wejściem w życie przedmiotowych zmian. Ustawodawca powinien uwzględnić w projekcie osoby będące w trakcie kursu dla kandydata na diagnostę, osoby oczekujące na wyznaczenie terminu egzaminu oraz osoby przystępujące kolejny raz do egzaminu. Ww. osoby poniosą znaczne koszty związane z uzyskaniem uprawnień, a projekt nie zakłada żadnego okresu przejściowego dla tych osób</p>	
	Art. 10	DEKRA Polska	<p>W przypadku przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, zgodnie z Art. 10 projektu ustawy, poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych dla SKP wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność nie dłużej niż 5 lat od daty wydania, co oznacza że przedsiębiorcy, którym kończy się ważność poświadczenia np. w 2018 roku będą musieli ponieść koszty modernizacji przed uzyskaniem środków wynikających z planowanych zmian opłat.</p> <p>W związku z powyższym proponujemy wydłużenie okresu przejściowego (do 5 lat) dla SKP posiadających poświadczenia w dniu ogłoszenia.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Dyrektywa 2014/45/UE bezwzględnie przewiduje obowiązek dostosowania wyposażenia i warunków lokalowych stacji w terminie 5 lat od wejścia w życie nowych przepisów.</p>
		Ośrodek Kształcenia Kadr Kierowców Auto-Transbud	<p>Wykreślić</p> <p>Uzasadnienie: Poświadczenia powinny być wydawane bez ograniczenia czasowego, ponieważ warunki na jakie zostało wydane poświadczenie będzie sprawdzane przez pracowników TDT corocznie podczas kontroli. Konieczność wydania nowego poświadczenia powinna być uwarunkowana jedynie zmianą stanu faktycznego.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Dyrektywa 2014/45/UE bezwzględnie przewiduje obowiązek dostosowania wyposażenia i warunków lokalowych stacji w terminie 5 lat od wejścia w życie nowych przepisów.</p>
	Art. 12	Polski Związek Motorowy (PZM) 2	<p>W art. 12 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym proponuje się wejście w życie ustawy w ostatnim możliwym terminie wskazanym w Dyrektywie 2014/4/UE. Ze względu na zaawansowany</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			stan prac nad ustawą i aktami wykonawczymi, a jednocześnie znaczenie tej noweli dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, proponuje by ustawa wchodziła w życie 14 dni po ogłoszeniu, natomiast akty wykonawcze 3 miesiące po wejściu w życie ustawy. Jednocześnie zwracamy uwagę, że w proponowanym zapisie art. 12 w pkt 1) są umieszczone: art. 8 ust. 3 i art. 9 ust. 9 jako wchodzące w życie z dniem ogłoszenia i te same artykuły są w pkt. 2) jako wchodzące w życie 14 dni od ogłoszenia.	
		Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	W odniesieniu do art. 12 projektu dotyczącego wejścia w życie poszczególnych zmian, proponujemy aby dla zmian związanych z wymianą wyposażenia SKP i wprowadzenia nowych rozwiązań informatycznych zostało ustanowione <i>vacatio legis</i> , które pozwoli stacjom na stopniowe dostosowanie się do nowych standardów i nie doprowadzi do konieczności jednorazowego wydatkowania istotnych środków finansowych oraz stosowania systemów informatycznych, dla których nie było wystarczającego czasu do przetestowania prawidłowości ich funkcjonowania.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Projekt już obecnie przewiduje stosowne przepisy przejściowe.
	Art. 12 pkt 1 i 2	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 12 przepisów końcowych jest konflikt dotyczący wejścia poszczególnych przepisów projektowanej ustawy w życie. W pkt 1) zapisano, że art. 8 ust. 3 oraz art. 9 ust. 9 wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Następnie w pkt 2) wymienione są te same artykuły z zapisem mówiącym o tym, że wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Należy precyzyjnie określić, kiedy te przepisy mają wejść w życie.	<u>Uwaga uwzględniona</u>
		DEKRA Polska	Uwagi natury edycyjnej: Ustawa: Art. 12. Pkt.1 niespójny z punktem 2.	<u>Uwaga uwzględniona</u>
	Art. 12 pkt 2	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	W art. 12 ust. 2 projektu ustawy postulujemy dodać pkt. 7, aby długo wyczekiwane i bardzo korzystne zapisy dotyczące żurawi samojezdnych zaczęły obowiązywać w możliwie jak najkrótszym czasie. Z kolei zdublowano w pkt. 1 i pkt. 2 odesłanie do „art. 8 ust. 3 oraz art. 9 ust. 9”.	<u>Uwaga nieaktualna</u> Przepisy dotyczące żurawi samojezdnych zostały usunięte i będą procedowane w ewentualnym nowym projekcie zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Art. 12 pkt 2 w powiązaniu z art. 1 pkt 9 (art. 66a)	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W art. 12 pkt 2) zapisano, że art. 1 pkt 9 projektowanej ustawy zmieniającej ustawę – Prawo o ruchu drogowym wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. W tym terminie wejdą w życie zmiany w art. 66a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, dotyczące cechy identyfikacyjnej i nadawania numeru rozpoznawczego w drodze decyzji administracyjnej przez Dyrektora TDT. Tak określony termin wejścia w życie tych przepisów będzie powodował konflikt z jeszcze obowiązującym do 20 maja 2018 roku art. 83a ust. 7, który mówi o tym, że: „Starosta może wyrazić zgodę na umieszczanie nadanych cech identyfikacyjnych pojazdu przez stację kontroli pojazdów.” Do 20 maja 2018 roku stacje kontroli pojazdów będą mogły teoretycznie umieszczać nadane cechy identyfikacyjnej. Praktycznie będzie to niemożliwe, gdyż wg. zmienionych zapisów, Dyrektor TDT będzie wydawał decyzję o nadaniu unikalnego numeru rozpoznawczego, a nie cechy identyfikacyjnej. Zachodzi obawa, że do 20 maja 2018 roku nie będzie możliwości umieszczenia nadanego unikalnego numeru rozpoznawczego, gdyż projektodawca przewiduje, że numer ten będą mogły umieszczać wyłącznie stacje kontroli pojazdów Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, które według projektu będą mogły zacząć działać z dniem wejścia w życie ustawy.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Dyrektor TDT będzie nadawał cechy identyfikacyjne od 20 maja 2018 r.
	Uzasadnienie	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W uzasadnieniu proponowanych zmian dotyczących całego systemu badań technicznych pojazdów nie zgadzamy się ze stwierdzeniem, iż „w konsekwencji polski system badań technicznych wymaga fundamentalnej zmiany w każdym z segmentów, stanowiących jego podstawę” z uwagi na to, że system badań technicznych istnieje w Polsce od prawie 50 lat i jego początek tworzenia przypada na wczesne lata 70 ubiegłego wieku. W końcu lat 90 i po 2000 r. praktycznie przebudowano całe jego zaplecze techniczne (budynki i wyposażenie). Wykonali to w 98% polscy mikro i mali przedsiębiorcy przy użyciu własnych środków. Jakość tych zmian została potwierdzona decyzjami administracyjnymi Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie poświadczenia zgodności wyposażania i warunków lokalowych stacji z odpowiednimi	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Zasadna jest reforma systemu badań technicznych pojazdów zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>przepisami prawa. Na chwilę obecną Dyrektor TDT wydał ponad 4616 takich poświadczeń, w tym 1954 dla okręgowych stacji kontroli pojazdów (dane z Centralnej Ewidencji Pojazdów na dzień 31 grudnia 2015 r. o ilości aktywnych i funkcjonujących stacji przesyłających dane do CEP). W zakresie wyposażenia naszych stacji podstawowych i okręgowych praktycznie w 100% spełniamy wymagania załącznika nr III Dyrektywy („Minimalne wymagania w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno-pomiarowych”).</p>	
	Uzasadnienie	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>Nie zgadzamy się ze stwierdzeniem o braku właściwego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Aktualnie obowiązująca ustawa prawo o ruchu drogowym wyznacza Starostę jako organ nadzorujący stacje kontroli pojazdów (art. 83b ust.1 „Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje Starosta”). Zgodnie z ust. 3 tego artykułu Starosta mógł powierzyć w drodze porozumienia czynności kontrole Dyrektorowi TDT. Tylko w 2015 r., zgodnie z danymi podawanymi publicznie przez Transportowy Dozór Techniczny, urząd ten przeprowadził ponad 1000 kontroli stacji (w sumie od 2005 r. do końca 2015 r. było takich kontroli ponad 13 tys.), które dotyczyły zarówno warunków lokalowych oraz wyposażenia stacji kontroli pojazdów, jak i co istotne, jakości wykonywanych przez diagnostów badań. Ponadto należy dodać, że w samym 2013 r. objętych tym nadzorem było 2111 stacji, a w 2014 r. aż 2176 co stanowi około 47% ogólnej ich ilości. Wprowadzenie opłat (500 zł od jednej kontroli) za wspólny nadzór Starostw z TDT nad stacjami, spowodował znaczne ograniczenie ilości porozumień. Przed tym terminem Starostwa nie ponosiły kosztów wspólnych kontroli. Nie ulega zatem wątpliwości, że TDT uczestniczył aktywnie w systemie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Nie można zatem twierdzić, z uwagi na bardzo wysokie kwalifikacje pracowników TDT uczestniczących w nadzorze stacji, że dotychczasowy nadzór nie był sprawowany właściwie. W naszej ocenie jedyną bolączką nadzoru nad stacjami kontroli jest brak centralnego organu nadzoru koordynującego działania wszystkich Starostw w tym zakresie. Dlatego też należy rozważyć</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Zgodnie z ustaleniami Najwyższej Izby Kontroli, nadzór starostw nad stacjami kontroli pojazdów jest nieefektywny.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>możliwość wykorzystania obecnego systemu nadzoru co wiązało będzie się z ustawowym obowiązkiem współpracy Starosty z TDT w zakresie kontroli. Natomiast finansowanie działań TDT w tym zakresie powinno zostać zabezpieczone z Funduszu Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów. Proponowane przez nas rozwiązanie ograniczy do minimum koszty finansowe i społeczne powstania centralnego nadzoru nad SKP wymaganego przez Dyrektywę.</p>	
	Uzasadnienie	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Powyższe nie jest jedynym przykładem mijania się z prawdą ustawodawcy. Kolejną konfabulacją popełnioną przez ustawodawcę jest twierdzenie:</p> <p>Wdrożenie tego aktu rangi unijnej ma na celu osiągnięcie celu postawionego przez Komisję, jakim jest, „wizja zero” zakładająca, iż państwa Unii Europejskiej 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. <i>Podkreślić należy, że pojazdy mechaniczne z niesprawnymi układami mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczyniać się do wypadków</i>, powodując obrażenia lub śmierć. W konsekwencji, polski system badań technicznych wymaga fundamentalnej zmiany w każdym z segmentów, stanowiącym jego podstawę.</p> <p>Powyższe nie ma żadnego uzasadnienia zarówno w raportach policji jak również publikacjach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W uzasadnieniu pominięto całkowicie coroczne raporty wydawane przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w których wskazywane są główne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Zasadna jest reforma systemu badań technicznych pojazdów zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>drogowego.</p> <p>Proszę zauważyć, że nie znajdziemy tam stanu technicznego pojazdów jako głównej przyczyny wypadków. Niesprawność techniczna pojazdów oscyluje na poziomie około 0,02% jako przyczyna wypadków z czego 75% jest ewidentną winą właścicieli pojazdów.</p> <p>Jeszcze raz podkreślamy: w całej grupie wypadków spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów, ilość czynów karalnych i zawinionych przez naszych kolegów jest tak niska, że statystycznie nieistotna. Czyli nie liczy się i nie ma wpływu na stan BRD.</p>	
	Uzasadnienie	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Następne kłamstwo jest zawarte w Systemie Badań technicznych w niżej przytoczonym zdaniu:</p> <p>Wdrożenie tego aktu rangi unijnej ma na celu osiągnięcie celu postawionego przez Komisję, jakim jest „wizja zero” zakładająca, iż państwa Unii Europejskiej 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 fundamentalnej zmiany w każdym z segmentów, stanowiącym jego podstawę.</p> <p>Wygląda na to, że dowolność łączenia zapisów preambuły dyrektywy ma za zadanie uświadomić czytającym nieprawdziwe twierdzenie, że polski system badań technicznych wymaga fundamentalnej zmiany w każdym z segmentów, stanowiącym jego podstawę.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Zasadna jest reforma systemu badań technicznych pojazdów zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE.</p>
	Uzasadnienie	TÜV Rheinland	Zwracamy uwagę, że Transportowy Dozór Techniczny dotychczas nie	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Polska	<p>wykonywał badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz badań homologacyjnych tych pojazdów. Jednostkami właściwymi dysponującymi kadram z wiedzą i wieloletnim doświadczeniem w zakresie pojazdów typu tramwajów i trolejbusów są jednostki wymienione w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 stycznia 2011 r. w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. 2011 Nr 65 poz. 343) oraz jednostki uprawnione do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających spełnianie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu (Dziennik Urzędowy Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 lutego 2016 r. poz. 12) w zakresie tramwajów i trolejbusów.</p> <p>Ponadto jednostki upoważnione do wykonywania badań homologacyjnych muszą posiadać akredytację Polskiego Centrum Akredytacyjnego między innymi na Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 2011 Nr 65 poz. 344), dzięki temu jednostki te posiadają nadzorowane przez TDT i PCA procedury badawcze tramwajów i trolejbusów oraz podlegają regularnym audytom. Dodatkowo warunki uzyskania akredytacji jako jednostki inspekcyjne wymagają od jednostek tych posiadania wzorcowanej przez Główny Urząd Miar lub akredytowane laboratoria wzorcujące aparatury kontrolno-pomiarowej najwyższej jakości.</p> <p>W związku z projektowaną zmianą przepisów dotyczącą stacji kontroli pojazdów, postulowane jest wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego jednostkom właściwym do przeprowadzania badań homologacyjnych, badań potwierdzających spełnianie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych oraz kontroli zgodności - w zakresie tramwajów i trolejbusów, wyznaczonych przez Dyrektora</p>	Upoważnieni pracownicy TDT będą posiadać kwalifikacje zapewniające właściwy poziom badań technicznych trolejbusów i tramwajów.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Transportowego Dozoru Technicznego (jednostki uprawnione), przeprowadzanie badań technicznych tramwajów i trolejbusów, o których mowa w projektowanym art. 82.</p> <p>Podkreślić należy, że badania przeprowadzane na potrzeby homologacji tramwajów i trolejbusów mają szerszy zakres niż badania techniczne tramwajów i trolejbusów, o których mowa w projektowanym art. 82. Oznacza to, że jednostka uprawniona do przeprowadzania badań na potrzeby homologacji tramwajów i trolejbusów spełnia wszelkie wymogi, w szczególności natury technicznej, m.in. posiada odpowiednie wyposażenie kontrolno-pomiarowe, zatrudnia diagnostów oraz posiada odpowiednie kompetencje, warunkujące przeprowadzanie badań technicznych tramwajów i trolejbusów, o których mowa w projektowanym art. 82.</p> <p>Postulowane jest więc rozwiązanie, w ramach którego jednostki uprawnione do przeprowadzania badań na potrzeby homologacji tramwajów i trolejbusów byłyby jednocześnie uprawnione do przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów, o których mowa w projektowanym art. 82, a które to badania mają węższy zakres niż badania na potrzeby homologacji. Jednostki uprawnione do przeprowadzania badań na potrzeby homologacji tramwajów i trolejbusów, dają gwarancję wysokiej jakości badań technicznych.</p>	
	Uzasadnienie	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	Trudno nie zgodzić się, że stan techniczny pojazdów ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, natomiast uzasadnienie nie zawiera informacji, jaka część wypadków drogowych była spowodowana złym stanem technicznym pojazdu, który był poddany badaniu technicznemu w niewielkim odstępie czasu przed wypadkiem (np. 1 miesiąc). Takie badania statystyczne nigdy nie były prowadzone, natomiast w oficjalnych danych Policji zły stan techniczny pojazdów jest bezpośrednią przesłanką zdarzenia drogowego w niecałym procencie przypadków. Taka statystyka mogłaby ewentualnie wskazać na nierzetelne wykonywanie badań i potrzebę zmian w metodyce wykonywania badań, ponieważ nadzór nad badaniami jest wyłącznie	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Zasadna jest reforma systemu badań technicznych pojazdów zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>sprawą wtórną. Codzienny nadzór przedsiębiorcy nad pracą i wykonywaniem czynności przez diagnostę to droga do sukcesu, w jakości wykonywanych badań technicznych i tą drogą idą polscy przedsiębiorcy. W uzasadnieniu ustawy nie podaje się danych ani nie prowadzi się żadnej analizy ilości i przyczyn cofniętych SKP uprawnień, co wskazywałoby na potrzebę tak zasadniczych i kosztownych zmian systemowych.</p>	
	Uzasadnienie	PHU Orlik	<p>Wyrażamy zdecydowany sprzeciw wobec wprowadzenia w projektowanym art.86 ustawy - Prawo o ruchu drogowym nowej kategorii stacji kontroli pojazdów tj. stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego (dalej: stacje TDT). Z uzasadnienia projektu ustawy nie wynika powód, dla którego miałyby powstać nowy rodzaj stacji kontroli pojazdów. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatowności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE nie wymaga, w zakresie stworzenia systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, wprowadzania w państwach członkowskich stacji kontroli, które miałyby charakter „stacji wzorcowych”. Użycie w uzasadnieniu projektu ustawy takiego sformułowania jednoznacznie wskazuje, że ustawodawca uznaje obecnie funkcjonujące stacje kontroli pojazdów za stacje gorszej jakości, ze względu na kwalifikacje pracujących w nich diagnostów oraz ich wyposażenie, a także uznaje za niedostateczny obecnie funkcjonujący system nadzoru nad tego rodzaju działalnością. Stacje TDT mają stanowić „stacje wzorcowe” z uwagi na wysoko wykwalifikowaną kadrę pracowniczą oraz ich wyposażenie w urządzenia kontrolno-pomiarowe dostosowane do postępu technologicznego (uzasadnienie str. 11). Należy jednak podkreślić, iż nie ma podstawy twierdzenie, że podstawowe stacje kontroli pojazdów oraz okręgowe stacje kontroli pojazdów dysponują sprzętem nieodpowiednim do realizowanych zadań. Każda stacja kontroli pojazdów jest wyposażona w urządzenia jakie musi posiadać na podstawie przepisów wykonawczych</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Zasadna jest reforma systemu badań technicznych pojazdów zgodnie z wymogami dyrektywy 2014/45/UE. Zgodnie z dyrektywą, państwo ma obowiązek zapewnić właściwe przeprowadzanie badań technicznych pojazdów oraz właściwy nadzór nad badaniami.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			do ustawy - Prawo o ruchu drogowym. Zakładając racjonalność ustawodawcy, urządzenia te są dostosowane do obecnego postępu technologicznego. Nie spotkaliśmy się bowiem jeszcze z przypadkiem nieprzeprowadzenia badania technicznego z powodu archaiczności urządzeń kontrolno-pomiarowych. Obecnie, każda stacja musi posiadać takie samo urządzenie danego rodzaju, tak by badanie techniczne wykonane w dowolnie wybranej przez posiadacza pojazdu stacji, było badaniem wiarygodnym i rzetelnym.	
	Uzasadnienie	PHU Orlik	W uzasadnieniu projektu ustawy nie wyjaśniono, dlaczego obecny nadzór prowadzony przez starostów jest niewystarczający i wymaga zmiany.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Kwestie związane z koniecznością zapewnienia właściwego nadzoru zostały szczegółowo opisane w uzasadnieniu. Ponadto, z raportów NIK wynika, że nadzór starostw nad skp jest nieefektywny.
	Uzasadnienie	Polski Caravanning	Każda procedowana ustawa, jej projekt i założenia powinna być uzupełniana o przewidywane skutki. <i>(Pismo redakcji magazynu „Polski Caravanning” w znacznej części nie dotyczy projektu ustawy, tylko Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (poz. 858) i nie ma związku z procedowanym projektem.)</i>	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Przewidywane skutki zostały zawarte w Ocenie Skutków Regulacji.
	Uzasadnienie	Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	Jeżeli do 1 stycznia 2023 r. TDT może realizować te zadania na okręgowych stacjach kontroli pojazdów na podstawie umowy zawartej pomiędzy przedsiębiorcami prowadzącymi takie stacje to, dlaczego nie ma uzasadnienia czasowego ograniczenia.	<u>Uwaga nieaktualna</u> Zrezygnowano z przedmiotowego rozwiązania.
	Uzasadnienie	Związek Powiatów	W pierwszej kolejności należy odnieść się do informacji zamieszczonej we wprowadzeniu do uzasadnienia projektu, a wskazującej że minister	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Polskich (ZPP)	<p>właściwy do spraw transportu powołał grupę roboczą - z udziałem m.in. przedstawiciela Związku Powiatów Polskich - która wypracowała 22 tezy do „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości”. Nie zostało wspomniane, że miało to miejsce w roku 2013. Sposób przywołania przedmiotowego dokumentu sprawia natomiast wrażenie, że rozwiązania zaproponowane w projekcie ustawy odzwierciedlają wyniki prac grupy roboczej, a tym samym są wynikiem szerokiego konsensusu organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze szeroko rozumianych badań technicznych pojazdów. Problem polega na tym, że zaproponowane rozwiązania w znacznym stopniu rozmiągają się z wynikami prac grupy roboczej. Z jednej strony projekt nie wprowadza niektórych bardzo istotnych ustaleń; z drugiej strony wprowadza zmiany, które na etapie prac grupy budziły bardzo duże kontrowersje i z tego względu ostatecznie nie znalazły się w przywoływanej „Strategii działań”. W tej pierwszej grupie znajduje się chociażby propozycja wprowadzenia zewnętrznego oznakowania pojazdu w formie naklejki na szybę czołową pojazdu dokumentującej pozytywny wynik badania technicznego (teza nr 12). W sytuacji, gdy znaczna liczba pojazdów poruszających się po drogach nie ma aktualnych badań technicznych rozwiązanie takie w znacznym stopniu ułatwi organom kontrolującym wychwytywanie takich pojazdów. Będzie również skutecznym środkiem presji społeczno-środowiskowej, gdyż fakt nie poddania pojazdu badaniom technicznym stanie się faktem publicznie wiadomym. Naklejka ułatwi również walkę z patologiami zdarzającymi się na niektórych stacjach kontroli pojazdów. Rozwiązanie takie - choć stosowane w niejednym kraju europejskim - nie zostało zaproponowane.</p>	Przepisy projektu uwzględniają w większości tezy grupy roboczej.
	Uzasadnienie	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	W uzasadnieniu do projektu ustawy na stronie 11 odnaleźć można następujący zapis: „Wyłącznie stacje Transportowego Dozoru Technicznego będą przeprowadzały również badania techniczne tramwajów i trolejbusów. To rozwiązanie zdaje się być zasadne z uwagi na to, iż w Transportowym Dozorze Technicznym zatrudniani są	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Upoważnieni pracownicy TDT będą posiadać kwalifikacje zapewniające właściwy poziom badań technicznych trolejbusów i tramwajów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>specjaliści posiadający szeroką wiedzę i doświadczenie, a stacje tego rodzaju będą posiadały najwyższej jakości wyposażenie, co jest ważne dla prawidłowego przeprowadzenia badania technicznego tramwaju oraz trolejbusu w części elektrycznej”.</p> <p>Naszym zdaniem wystarczającą wiedzę i doświadczenie posiadają cztery jednostki badawcze, które zgodnie z obecnie obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu, warunków i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. z 2003 r. nr 230 poz. 2300) są uprawnione do przeprowadzania badań tramwajów i trolejbusów. Pragniemy przypomnieć, że do 1 stycznia 2004 r., a więc do momentu wejścia w życie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2003 r. w sprawie zakresu, warunków i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te (Dz. U. z 2003 r. nr 230 poz. 2300), jedyną jednostką uprawnioną do przeprowadzania badań technicznych był Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM), przy współpracy z: Instytutem Transportu Samochodowego (w zakresie badań trolejbusów), Instytutem Elektrotechniki (w zakresie badań obwodów elektrycznych) oraz Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym Taboru Szynowego TABOR w Poznaniu (w zakresie badań konstrukcji pudeł tramwajowych). W tamtym czasie IGPiM był więc monopolistą, jeśli chodzi o prowadzenie badań tramwajów i trolejbusów w Polsce.</p> <p>Sytuacja zmieniła się w dniu 1 stycznia 2004 r. kiedy ww. rozporządzeniem (Dz. U. z 2003 r. nr 230 po z. 2300) rozszerzono listę instytucji, mających uprawnienia badania tramwajów i trolejbusów. Art. 1 ust. 3 ww. rozporządzenia określono, że „Badania techniczne tramwajów i trolejbusów wykonują następujące jednostki: 1) Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa, 2) Instytut Pojazdów Szynowych „TABOR” w Poznaniu, 3) Instytut Transportu Politechniki</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Śląskiej w Katowicach, 4) Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej. Działanie to miało na celu demonopolizację w obszarze badań tramwajów i trolejbusów i było pożądanym przez operatorów komunikacji tramwajowej. Tymczasem zgodnie z przesłanym nam do zaopiniowania projektem ustawy ustawodawca ponownie tworzy monopol, dając jedynie stacjom Transportowego Dozoru Technicznego uprawnienia do badania tych pojazdów. Ze względu na dość nietypowy charakter konstrukcji i użytkowania, zarówno tramwaju jak i trolejbusu, wydaje się, że szeroką wiedzę i doświadczenie posiadają pracownicy czterech wymienionych w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu instytucji.</p>	
	Uzasadnienie	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	<p>Ponadto zwracamy uwagę, że w uzasadnieniu projektu błędnie (nieprecyzyjnie) podano, że „przyjęto analogiczne jak dla roweru ograniczenie prędkości urządzenia transportu osobistego - do 25 km/h.” Otóż ograniczenie prędkości do 25 km/godz. dotyczy wyłącznie wspomaganego napędu elektrycznego, który po jej przekroczeniu musi być odłączony. Mówi o tym art. 2 pkt. 47) o treści: „rower - pojazd o szerokości nieprzekraczającej 0,9 m poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250 W którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/h.”.</p> <p>Z wyższą prędkością rowerzysta może się poruszać wyłącznie siłą własnych mięśni - co stanowi naturalne ograniczenie. Dlatego teza o rzekomej „maksymalnej prędkości roweru równej 25 km/godz.” jest fałszywa. Chodzi wyłącznie o warunek techniczny dla wspomaganego napędu elektrycznego roweru (lub wózka rowerowego). Ponadto rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów (tekst jednolity D.U.2015.305) opisuje szczegółowo wymagania techniczne dla roweru i wózka rowerowego - m.in. parametry oświetlenia pozycyjnego czy wymóg posiadania skutecznie działającego hamulca.</p>	<p><u>Uwagi uwzględnione.</u></p> <p>Uzasadnienie projektu zostało doprecyzowane.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	OSR	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>Projekt zakłada budowę za kilkadziesiąt milionów złotych 16 stacji kontroli pojazdów Dyrektora TDT. W naszej ocenie brak jest zarówno uzasadnienia faktycznego jak i ekonomicznego dla ich powstania. Projekt zakłada, że stacje te mają powstać z pieniędzy publicznych. Nie ulega wątpliwości, że proponowane rozwiązanie będzie generowało olbrzymie koszty, których oszacowania nie podjął się projektodawca. Wybudowanie nowej stacji z zakupem gruntu to inwestycja na poziomie minimum 3 mln złotych (w przypadku dużych aglomeracji miejskich, np. warszawskiej koszt ten może być wielokrotnie wyższy), a do tego trzeba będzie także doliczać co roku nakłady na jej eksploatację. Na dzień 31 grudnia 2015 r. w Polsce działało i przesyłało do Centralnej Ewidencji Pojazdów 4616 stacji w tym 1954 Okręgowych Stacji Kontroli Pojazdów. Stacje te wykonały ogólnie 13 321 563 badania okresowe z wynikiem pozytywnym. Przy założeniu, że 2% to badania negatywne, to wszystkich badań okresowych było 13 587 994. Jeśli podzielimy tę wartość przez ilość stacji, to na jedną stację rocznie przypada 2944 badań okresowych w stosunku rocznym. Przy podzieleniu tej ostatniej liczby na dni robocze w roku łącznie z sobotami (304 dni) to na dzień wypada do wykonania średnio około 10 badań. Według naszych szacunków na jedną linię diagnostyczną powinno przypadać około 5 tys. badań okresowych, aby ta działalność była rentowna. Jak widać z tych szacunków, przy obecnie istniejącym zapleczu technicznym stacji kontroli pojazdów, nadal istnieją ogromne niewykorzystane rezerwy, które mogą być wykorzystane bez inwestowania środków publicznych w budowę nowych stacji na potrzeby kontroli TDT. Nie widzimy zatem konieczności budowy tych stacji. Natomiast to zaplecze, którym dysponujemy na terenie całego kraju dajemy do dyspozycji TDT w celu wypełnienia przez niego funkcji powierzonych przez Państwo. W ramach podpisanej umowy organ nadzoru może przysłać swoich inspektorów na wykonanie określonych czynności, a przedsiębiorca udostępni obiekt i wyposażenie do ich dyspozycji. To rozwiązanie pozwoli zaoszczędzić w skali kraju ok. 50 mln złotych w zakresie samej</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu dot. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			budowy i wyposażenia stacji. Jak również nie będzie narażało nowego systemu na wydatki związane z kosztami ich corocznej eksploatacji, które szacujemy na kwotę minimum ok. 8 mln złotych. Podpisanie umów z przedsiębiorcami będzie generować koszty znacznie mniejsze niż pobudowanie i eksploatacja stacji należących do jednostki nadzorującej.	
	OSR	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	W celu realizacji projektu w obecnym kształcie należało będzie zatrudnić co najmniej kilkaset nowych urzędników państwowych pomimo tego, że mamy już ponad 400 inspektorów w Starostwach, którzy wykonywali nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, często wspólnie z inspektorami TDT. Przejęcie nadzoru w sposób zaproponowany w projekcie spowoduje konieczność likwidacji stanowisk pracy dotychczasowych pracowników Starostw. W tym kontekście warto rozważyć, czy TDT nie powinien korzystać z obecnych rozwiązań, a jego rolę należałoby wzmocnić jedynie do obowiązku koordynacji i pomocy merytorycznej nad działaniem Starostw.	<u>Jw.</u>
	OSR	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Nie wolno też zapomnieć o Ocenie Skutków Regulacji (OSR) w którym poruszono główne zagadnienia wymagające wdrożenia, a które naszym zdaniem dawno już wprowadzono dla przykładu:</p> <p>ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce,</p> <p>Nie rozumiemy tego zapisu, ponieważ nadzór jest już ustanowiony przez Państwo i wypełniają go wystarczająco JST.</p> <p>określenia minimalnego wyposażenia SKP oraz systemu okresowego badania sprawności urządzeń stosowanych w stacji,</p> <p>Jest już określony</p> <p>wyznaczenia organu odpowiedzialnych za egzaminowanie i nadawanie uprawnień diagnostom, wyznaczenia punktu kontaktowego odpowiedzialnego za wymianą informacji z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską.</p> <p>Nie pozostaje nic innego, jak tylko stwierdzić, że problem został już dawno rozwiązany.</p>	<u>Jw.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Uważamy ponadto, że chybionym jest też dobór państw w których nadzór jest realizowany przez jedną instytucję mający posłużyć jako uzasadnienie wprowadzenia istotnych zmian w niniejszym zakresie Jednakże nie wiemy z jakich powodów w rozważaniach nie był brany pod uwagę jakikolwiek inny podmiot np. OSDS lub też dlaczego nie rozważano wprowadzenia ustawy o diagnostach, która uregulowałaby prawnie wszelkie kwestie związane z zrzeszaniem się diagnostów, odpowiedzialnością oraz kontrolą, tak jak jest to w przypadku innych zawodów takich jak np.: biegłych, rzeczoznawców, notariuszy, diagnostów laboratoryjnych i innych.</p> <p>Kuriozum osiągnięto w uzasadnieniu finansowym, czego potwierdzeniem jest niniejszy zapis:</p> <p>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 odbywałoby się na podstawie przychodów związanych z wykonywaniem zadań. W europejskich systemach badań technicznych koszty badań, sprawdzeń, kontroli wydawania zaświadczeń pokrywają użytkownicy pojazdów.</p> <p>aktualna cena za badanie techniczne uiszczana przez właściciela pojazdu zostanie powiększona o kwotę przeznaczoną na funkcjonowanie systemu nadzoru nad badaniami technicznymi. Do dalszych wyliczeń przyjęto liczbę ponad 15 min przeprowadzanych corocznie badań technicznych pojazdów</p> <p>opłata na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych - 4 zł, daje to fundusz roczny 60 mln gdzie dotychczasowy nadzór JST oszczędzi przez przekazanie zadań rocznie 2,32 ml zł! Jak można</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>porównywać te nakłady? Co więcej TDT z Funduszu Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych po 10 latach TDT wykaże zysk ok 150 mln z czego 30% :</p> <p>Następnie w latach 2019-2028 TDT przekaze do budżetu państwa szacowaną kwotę na poziomie 46,08 mln zł Jak można planować zysk z Funduszu zbieranego od obywateli?</p> <p>W OSR także jest wprost napisane, że obywatele zasilając Fundusz Zapewnienia Prawidłowej jakości badań zapewnią zwiększenie majątku TDT oraz zysk: Szacunkowe wyliczenia wskazują, że przychody z opłat pobieranych przez TDT umożliwią pokrycie w całości kosztów organizacji systemu nadzoru nad badaniami technicznymi oraz pozwolą w pewnym okresie czasowym na realizację inwestycji związanych z budową stacji kontroli pojazdów TDT. Ponadto TDT zgodnie z ustawą z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1125, z 2016 r. poz. 1165 oraz 1228) jest państwową osobą prawną, prowadzącą samodzielną gospodarkę finansową i na podstawie art. 61 w związku z art. 60 przywołanej wcześniej ustawy, 30% zweryfikowanego zysku TDT przekaze do budżetu.</p> <p>Brak gotowości do podjęcia tych działań wskazuje zapis: Dodatkowo, do 2028 r. Dyrektor TDT w ramach sprawowanego nadzoru nad jakością przewiduje wzrost zatrudnienia w obszarach TDT o ok. 231 pracowników.</p> <p>Czy na to mają być wydawane pieniądze obywateli zamiast na zapisy z preambuły nr 5:</p> <p>Wdrażanie środków służących zapewnieniu zdatności pojazdów do</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ruchu drogowego może obejmować kampanie uświadamiające skierowane do właścicieli pojazdów i mające na celu rozwijanie dobrych praktyk i nawyków wynikających z podstawowych kontroli ich pojazdów.</p> <p>Niestety mamy nieodparte wrażenie skoku na kasę przez państwową osobą prawną, prowadzącą samodzielną gospodarkę finansową - Transportowy Dozór Techniczny.</p> <p>Należy też wskazać, że nie wskazuje się tu żadnych wymagań dla budowanych Stacji Kontroli Pojazdów TDT, oraz widoczny jest brak specyfikacji wymagań zatrudnianych pracowników przez TDT, jak również brak wymagań dla Pracowników TDT przeprowadzających badania techniczne, a wszystko to zastrzeżono do wyłączności Dyrektora TDT, nie wspominając o zarządzaniu funduszem.</p> <p>Proszę zwrócić uwagę na poniżej przedstawione uproszczone wyliczenia obrazujące efekt ekonomiczny wprowadzanych zmian:</p> <p>231 pracowników / 16 województw = 14,4 pracownika/województwo</p> <p>Do obliczeń przyjęto średnio 14 pracowników zatrudnionych w każdym urzędzie marszałkowskim</p> <p>14 pracowników * 16 województw = 224 pracowników urzędu marszałkowskiego odpowiedzialnych za nadzór badań do tej liczby dodano 6 pracowników Ministerstwa zajmujących się aspektami prawnymi Badań Technicznych - daje to 230 pracowników 60 min zł / 230 pracowników = 260 869 zł / na pracownik rocznie 260 869 zł/ 12 miesięcy = 21 739 brutto</p> <p>Czy znajdą się chętni do wykonywania tego zadania z wysokimi kwalifikacjami gotowymi do nadzorowania oraz szkolenia diagnostów w swoim województwie jeżeli tą sumę zaniżymy do poziomu 10 000 zł brutto?</p> <p>Czy średnio przyjmując 5000 SKP/224 pracowników nadzoru = 23 SKP/pracownika Jeden nadzorujący poradzi sobie z 23 stacjami w roku?</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Czy znajdzie się jeszcze czas na zapewnienie wytycznych i prowadzenie szkolenia dla pracowników podległych SKP?</p> <p>Podkreślamy, iż analiza przeprowadzona Ministra Infrastruktury i Budownictwa zawarta w OSR jest nakierowana na umotywowanie jaki jest zły w obecnym stanie system badań technicznych pojazdów.</p> <p>Podparciem ma być ankieta skonstruowana na tą okoliczność, której pytania w naszej opinii są stronicze. Z uzasadnienia</p> <p>Jakkolwiek, kluczowe znaczenie dla powierzenia Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów miała ankieta przeprowadzona w ostatnim kwartale 2015 r. wśród wszystkich starostw. Celem jej było ustalenie poziomu przygotowania samorządu terytorialnego do wykonywania zadań przewidzianych w wdrażanej dyrektywie. 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.</p> <p>Następne kłamstwo informacyjne, na potwierdzenie niech będzie cytata z OSR:</p> <p>Udział powiatów w przeprowadzonej ankiecie</p> <p>W ankiecie brały udział wszystkie 380 powiatów, z czego 250 powiatów (66%) udzieliło odpowiedzi, a 130 powiatów (34%) nie udzieliło odpowiedzi.</p> <p>Nie do pomyślenia jest dla nas brak odpowiedzi ankietowych przez ponad 1/3 powiatów, co może świadczyć o braku współpracy pomiędzy Rządem i Jednostkami Samorządu Terytorialnego. Niestety nie znamy analizy czy uzyskane odpowiedzi są reprezentatywne w</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>stosunku do ilości nadzorowanych SKP. Należy jeszcze wspomnieć o najważniejszym aspekcie jakim jest brak jakichkolwiek uregulowań ustawowych dotyczących wymagań dla pracowników nadzoru.</p> <p> Nie dość tego Rząd w uzasadnienie powołuje się na raport NIK z 2009 roku. Należy zadać tu pytanie co zrobił Rząd Polski, żeby tą sytuację zmienić? Czy sytuacja ta nie zmieniła się przez 7 lat?</p> <p> Nie wolno tu zapominać o wynikach kontroli NIK z 2015 roku oceniającą działalność TDT, którą skutecznie pomija się w analizie. Nie wolno też zapominać o wspólnych kontrolach TDT i JST prowadzonych od ponad 10 lat, które nie przyczyniły się do wysnucia jakichkolwiek wniosków, pomimo zbierania przez TDT informacji od JST (kopii z protokołów kontroli).</p>	
	Uwaga do przepisów przejściowych	Transportowy Dozór Techniczny (TDT)	W przedmiotowym projekcie brak jest przepisów przejściowych dotyczących przejścia przez Dyrektora ITS czynności związanych z egzaminowaniem kandydatów na diagnostów oraz diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia.	<p><u>Uwaga nieaktualna</u></p> <p>Zrezygnowano z przekazania przedmiotowych kompetencji Dyrektorowi ITS.</p>
	Uwaga ogólna	Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (IGPiM)	Zwracamy uwagę, że projekt ustawy nie określa żadnych, nawet szcątkowych, wymagań dla osób uprawnionych do wykonywania badań technicznych tramwajów oraz trolejbusów w części elektrycznej. <i>(IGPiM – zgłosił liczne uwagi do projektu rozporządzenia sprawie przedmiotu, zakresu, sposobu, warunków dla infrastruktury, wyposażenia kontrolno- pomiarowego do przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, warunków i trybu ich wydawania oraz wzorów pieczętek stosowanych przy tych badaniach.)</i>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Badania trolejbusów i tramwajów będą wykonywać upoważnieni pracownicy TDT, posiadający specjalistyczne kwalifikacje.</p>
	Uwaga ogólna	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Ponadto w proponowanym rozwiązaniu brakuje nam działań związanych z edukacją użytkowników pojazdów w zakresie roli badania technicznego w bezpieczeństwie ruchu drogowego podejmowanych	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Tematyka kampanii społecznych na</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			poprzez prowadzenie stosownych kampanii społecznych w radiu, telewizji, prasie i internecie. Uważamy, że co najmniej 5% środków publicznych zgromadzonych w FZPJBTB powinno zostać przeznaczonych na te cele.	rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego nie należy do zakresu projektowanej ustawy.
	Uwaga ogólna	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>w projekcie pominięto kwestie zawarte w dokumencie „Strategia działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości” z dnia 5 lutego 2014 r., wypracowaną przez Grupę Roboczą powołaną w przedmiotowej sprawie, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teza 7 - Stworzenie przepisu regulującego zasadę odliczania kosztu z tytułu użytkowania pojazdu przez przedsiębiorcę, jedynie w przypadku gdy pojazd posiada ważne badanie techniczne, • Teza 10 – Wprowadzenie systemu określania daty następnego badania liczonej od daty pierwszej rejestracji pojazdu, • Teza 11 – Dostosowanie cennika do zmienionego rozporządzenia dotyczącego zakresu i sposobu wykonywania badań technicznych pojazdów (ujednolicenie zapisów, przejrzysty przekaz) – w zakresie natychmiastowej realizacji jako działania odrębnego, • Teza 13 – Modyfikacja zapisów odnośnie sankcji w stosunku do diagnostów wykonujących niewłaściwie badania techniczne pojazdów - gradacja kar, • Teza 15 - Uznanie działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia badań technicznych pojazdów za działalność związaną z odpowiedzialnością Państwa za bezpieczeństwo w ruchu drogowym, • Teza 19 - Wprowadzenie zapisów eliminujących proceder przekazywania tzw. „gadżetów” (prezentów) za wykonanie badania technicznego na danej stacji kontroli pojazdów. 	<p><u>Uwagi częściowo uwzględnione</u></p> <p>Teza 7 – wykracza poza zakres projektowanej ustawy.</p> <p>Teza 10 – wprowadzono zapisy częściowo uwzględniające obliczanie terminu następnego badania od daty pierwszej rejestracji.</p> <p>Teza 11 – nie należy do zakresu przepisów ustawy.</p> <p>Teza 13 – uwzględniona.</p> <p>Teza 15 – działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia skp będzie objęta nowymi regulacjami w zakresie nadzoru nad badaniami technicznym pojazdami.</p> <p>Teza 19 – uwzględniona.</p>
	Uwaga ogólna	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	Mając powyższe na uwadze, a także fakt zgłoszenia licznych uwag merytorycznych do brzmienia projektu ustawy, wnosimy w oparciu o treść § 44 Uchwały Rady Ministrów w sprawie Regulaminu pracy Rady Ministrów, o zorganizowanie konferencji uzgodnieniowej dotyczącej	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			przedmiotowego projektu.	
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Od 2007 roku próbuje Ministerstwo wprowadzić twierdzenie, że bez TDT nie będzie istniał system badań technicznych. Podjęto próbę wprowadzenia ustawy o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego, która zakończyła się fiaskiem w 2011 r.	<u>Uwaga ogólna</u>
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Jak na ponad dwa lata pracy Ministerstwa Infrastruktury od ukazania się dyrektywy (z dnia 29.04.2014 r.) oraz ponad trzy lata od postawienia też przez Grupę Roboczą (02.04.2013 r.) uważamy, że kroki podjęte celem wypracowania dobrego projektu Ustawy Prawo o Ruchu były nie wystarczające, a praca Ministerstwa nie dość że opieszala to jeszcze zaściankowa. Należy wysnuć też twierdzenie ,że przedstawiony projekt zostały napisane przez komórki podległe MliR (to znaczy Transportowy Dozór Techniczny oraz Instytut Transportu Samochodowego) celem zabezpieczenia ich interesów przy okazji wprowadzenia zmian wynikających z Dyrektywy.	<u>Uwaga ogólna</u>
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Nasze wnioski składane na ręce Rządu Polskiego o utworzenie grupy konsultacyjnej do pracy nad przeglądem propozycji oraz zmianami aktów prawnych dotyczących badań technicznych pojazdów, w której będą uczestniczyły takie podmioty jak MliR, MS W, MG, MF PISKP, UDT, TDT, Policja, ITD oraz nasze Stowarzyszenie pozostały bez echa załącznik nr 3)</p> <p>Równocześnie chcemy podkreślić, że projekt ten nie porusza naszym zdaniem nowych uregulowań zawartych w Dyrektywie. Na pewno jesteśmy w stanie stwierdzić, że projekt skupia się na zmianie, lecz z całą pewnością nie skupia się na poprawie istniejących rozwiązań spełniających wymagania dyrektywy.</p> <p>Niektóre z zapisów wspomnianego projektu zmierzają w ewidentnie niewłaściwym kierunku, stanowiąc rozwiązania wątpliwe z konstytucyjnego punktu widzenia oraz w nieuzasadniony sposób naruszające prawa nie tylko posiadaczy pojazdów (załącznik nr 2), ale</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Projektowane przepisy przewidują pełne wdrożenie dyrektywy 2014/45/UE.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>również przedsiębiorców prowadzących Stacje Kontroli Pojazdów oraz diagnostów samochodowych. Poruszyć należy także aspekt konkurencyjności prowadzonej działalności. Nie wolno zapominać, że TDT prowadzi własną gospodarkę finansową. A działalność Stacji Kontroli Pojazdów jest takową. Nie wolno zapominać także, że ITS wskazywany jako nadzorujący szkolenia w obecnej chwili prowadzi takie szkolenia. Jak te problemy mają być rozwiązane?</p> <p>W załączniku nr 1 odnieśliśmy się do zapisów projektu o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Należy tu podkreślić, że trudno nam było się odnieść do tych zapisów biorąc pod uwagę, że założenia jakie wymusiły te zapisy są nieprawidłowe, co wykazaliśmy powyżej.</p> <p>Podkreślamy, że nie odnieśliśmy się też w naszym piśmie do załączonych 15 projektów rozporządzeń, które nie wiadomo jaką rolę pełnią na stronach RCL. Uważamy, że nie jest to właściwa droga do ogłaszania tych rozporządzeń.</p> <p>Proponowane zmiany wdrażają przepisy Dyrektywy 2014/45/UE tylko fragmentarycznie zapewniając pracę i zysk dla takich instytucji jak TDT i ITD. Natomiast nie zajmują się zagadnieniami takimi jak podniesienie świadomości społecznej. Środowisko diagnostów oczekuje wdrożenia jej zapisów w całości, o czym pisaliśmy powyżej.</p> <p>Uważamy, że przedstawienie do konsultacji społecznych przedmiotowego projektu jest początkiem dyskusji na temat kształtu systemu badań technicznych pojazdów w Polsce. Chcemy jako Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych nawiązać konstruktywny dialog w tej sprawie. Zasadne jest zorganizowanie i rzetelne przeprowadzenie konferencji uzgodnieniowej, podczas której wszystkie zainteresowane podmioty mogłyby przedstawić swoje zastrzeżenia i uwagi oraz sformułować konstruktywne wnioski, które znajdą odzwierciedlenie w zapisach projektu o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.</p>	
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie	Należy stwierdzić, że Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów	<u>Uwaga częściowo uwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Samochodowych proponuje Dyrektorowi TDT pozostawić właściwość dotychczasową oraz poszerzyć ją w zakresie nadzorowania ośrodków kształcenia jak i programów szkolenia oraz wyznaczyć jako instytucję uprawnioną do wydawania interpretacji obowiązujących zapisów odnośnie przepisów dotyczących badań technicznych.</p> <p>W JST nałożyć wymagania dla osób nadzorujących SKP zgodnie z wymaganiami dyrektywy</p> <p>tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> — kompetencje techniczne, — bezstronność, — normy w zakresie kwalifikacji i szkoleń. <p>Dla ITD analizę wyników kontroli wykonywanych przez Mobilne Stacje Kontroli Pojazdów (już niedługo będzie jedna na województwo, a docelowo 32) z możliwością kontroli SKP w uzasadnionych przypadkach.</p>	
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	<p>1. Zastrzeżenia dotyczące wyposażenia stacji diagnostycznych</p> <p>Niezależnie od dalszych rozważań zwracamy uwagę, iż wszystkie znane nam stacje kontroli pojazdów nie posiadają wyposażenia umożliwiającego profesjonalne i bezsporne wykonanie badań technicznych naczep specjalistycznych. Dla przykładu, pojazdy nienormatywne o szerokości 3m, które są bardzo często spotykane na europejskich drogach, nie są w stanie „zmieścić” się w rozstaw oprzyrządowania mającego na celu sprawdzenie systemów hamulcowych w naczepie. Z tego powodu prosimy o wzięcie pod uwagę tego zastrzeżenia, aby nie okazało się, że po wejściu w życie nowych przepisów, posiadacze specjalistycznego sprzętu, będą zobowiązani do wykonania badań technicznych, którym żaden diagnosta w kraju nie będzie w stanie sprostać, a konsekwencje tego niezawinionego zaniechania spadną wyłącznie na przewoźnika. W opinii OSPTN</p>	<p><u>Uwagi nieuwzględnione</u></p> <p>W zakresie wyposażenia skp – uwaga nie znajduje uzasadnienia, skp wyposażenie skp umożliwia badania wszystkich rodzajów pojazdów, które należą do zakresu badań skp.</p> <p>W zakresie rozporządzenia o przyczepach modułowych – wykracza poza zakres projektowanej ustawy.</p> <p>W zakresie zmiany wzoru dowodu rejestracyjnego – wykracza poza</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>badania techniczne pojazdów, których masa całkowita, naciski osi lub wymiary uniemożliwiają przeprowadzenie badania technicznego w SKP, powinny podlegać odrębnym procedurom, które umożliwią np. przeprowadzenia kontroli poza terenem SKP lub przy wykorzystaniu alternatywnego oprzyrządowania - np. opóźniomierzem. OSPTN nie posiada statystyk ani danych, z których wynikałoby aktualne wyposażenie i możliwości SKP, ale na tym etapie konsultacji uważamy, że pojazdy o szerokości ponad 2,55 m, długości ponad 23 m oraz masie całkowitej powyżej 60 ton powinny podlegać odrębnym procedurom kontrolnym.</p> <p style="text-align: center;">2. Rozporządzenie o przyczepach modułowych</p> <p>Po długich konsultacjach technicznych z absolutną większością producentów i użytkowników naczep specjalistycznych w Europie, dochodzimy do wniosku, iż w ustawie o ruchu drogowym należy stworzyć ogólne definicje części składowych przyczepy modułowej oraz poprzez stosowną delegację ustawową zobowiązać Ministra właściwego do spraw transportu do:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. wydania nowego rozporządzenia, które będzie obejmowało warunki techniczne przyczep specjalistycznych do przewozu ładunków niepodzielnych, albo 2. nowelizację odpowiednich działów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, które uregulują specyficzne możliwości sprzętu do przewozu ładunków niepodzielnych i ponadgabarytowych. <p>Stanowczo podkreślamy, że sprzęt produkowany i następnie użytkowny przez członków OSPTN jest tak bardzo specyficzny i zaawansowany technologicznie, a zarazem umożliwia tak różnorodną konfigurację, że nie da się odpowiednio uregulować praw i obowiązków z tym</p>	<p>zakres projektowanej ustawy.</p> <p>W zakresie delegacji ustawowej dla warunków pojazdów pilotujących – propozycja wykracza poza zakres projektowanej ustawy, będzie przedmiotem analizy i ewentualnej kolejnej nowelizacji przepisów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>związanych przy użyciu bardzo ogólnych pojęć jak „przyczepa” lub „naczepe”, a nawet poprzez zaproponowane w przedmiotowym projekcie definicje „moduł przyczepy” i „przyczepa modułowa”. W naszej opinii tak specyficzny i specjalistyczny sprzęt powinien doczekać się prawidłowych i precyzyjnych regulacji dzięki którym organy kontrolne nie będą miały żadnych wątpliwości, iż zespół pojazdów poruszający się po drogach publicznych, składający się z kilku części składowych, np. ciągnik siodłowy + wózek dolly + łabędzie szyja + wózek modułowy 2 osiowy + wózek modułowy 4 osiowy + pokłady ładunkowe + wózek modułowy 6 osiowy, to pojazd specjalistyczny, który jako całość jest odpowiednio zarejestrowany, ubezpieczony i może poruszać się po drogach publicznych. Zaproponowane, bardzo ogólne, definicje „modułu przyczepy” oraz „przyczepy modułowej” naszym zdaniem przysporzą ogromnych problemów interpretacyjnych w praktyce zarówno na etapie rejestracji jak i kontroli na drodze - o czym szerzej w dalszej części.</p> <p style="text-align: center;">3. Dowód rejestracyjny - wygląd i zawartość</p> <p>Ponadto zwracamy uwagę, iż dokumentacja oraz dowód rejestracyjny naczep specjalistycznych np. w Niemczech, opisany jest na 9 stronach kartek A4. Mniej więcej tyle miejsca wymaga określenie możliwości technologicznych przyczep specjalistycznych, które umożliwiają konfigurowanie sprzętu dokładnie pod zapotrzebowanie wynikające z specyfiki danego ładunku. Z tego powodu wnioskujemy o rewizję zapisów dotyczących dowodu rejestracyjnego, jego zawartości oraz objętości, w której można będzie nanieść stosowne informacje inżynierskie o przyczepach specjalistycznych. Obawiamy się, że w przypadku kontynuacji obecnych wzorów dowodów rejestracyjnych nie będzie wystarczającej ilości miejsca do naniesienia niezbędnych informacji technicznych i możliwości konfiguracyjnych przyczep modułowych.</p> <p style="text-align: center;">4. Delegacja ustawowa w zakresie pojazdów pilotujących</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Mając na uwadze wielomiesięczne prace nad projektem rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów pilotujących oraz potrzebę zmiany podmiotu kontrolującego i potwierdzającego spełnianie wymogów technicznych pojazdów pilotujących - z organów kontrolnych (WITD, policja) na diagnostów, stanowczo apelujemy o zmianę delegacji ustawowej wynikającej z art. 64i. ust. 2 ustawy o ruchu drogowym w taki sposób, aby umożliwiała diagnostom kontrolowanie wyposażenia i stanu technicznego pojazdów pilotujących. Kompleksowy projekt rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów pilotujących był przekazany przedstawicielom Departamentu Transport Drogowego na początku 2016 roku, a jego ostateczna wersja zostanie przekazana na dalszym etapie procedowania aktów wykonawczych do niniejszego projektu.</p>	
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP)	<p>Przyglądając się proponowanym zmianom w przedstawionym projekcie zmian do ustawy Prawo o Ruchu drogowym, należy stwierdzić, że są one znaczące i bardzo odważne, a dotyczą przecież istotnych zagadnień dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zapewnienie tego bezpieczeństwa Państwo realizuje min. poprzez system badań technicznych pojazdów. W sierpniu 2004 roku została wprowadzona ustawa o swobodzie działalności gospodarczej na mocy, której prowadzenie stacji kontroli pojazdów stało się działalnością regulowaną. Niestety jak się okazało takie uregulowanie prawne doprowadziło przez minione lata do powstania szeregu patologii w tym obszarze działalności rynkowej. Należy zaznaczyć, że dla obywateli naszego kraju prawidłowe wykonywanie badań technicznych pojazdów ma zapewniać bezpieczeństwo na drodze, które jest wartością konstytucyjną. Aktualnie obowiązująca wspomniana ustawa doprowadziła do powstania, niekontrolowanej przez Państwo, bardzo dużej ilości stacji kontroli pojazdów, co skutkuje szeregiem patologii. Wydaje się, że najważniejszą z nich polega na nie wykonywaniu przez te stacje badań technicznych z wynikiem negatywnym. Dlatego działalność w tym obszarze, która ma bezpośrednio zapewnić</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Podjęto decyzję, aby działalność w zakresie prowadzenia skp pozostała działalnością regulowaną. Eliminacji nieprawidłowości przy wykonywaniu badań technicznych będzie służyć właściwy nadzór.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>obywatelem bezpieczeństwo nie może być w pełni działalnością wolnorynkową.</p> <p>Nasze stowarzyszenie wnioskuje więc, aby działalność w zakresie wykonywania badań technicznych była działalnością wymagającą uzyskania stosownego zezwolenia.</p> <p>Jest to naszym zdaniem podstawowa zmiana, która powinna być punktem wyjścia do dalszego udoskonalania systemu badań technicznych w naszym kraju.</p> <p>Uważamy, że zaproponowane obecnie zmiany nie mają charakteru systemowego i brak jest jakiegokolwiek analizy przyczyn istniejących patologii w tym obszarze.</p> <p>W celu poprawy, jakości nadzoru nad pracą stacji kontroli pojazdów naszym zdaniem należy wykorzystać dotychczasowy system oraz uzupełnić go o ustawową obowiązkową współpracę w tej dziedzinie pomiędzy Starostwami oraz Transportowym Dozorem Technicznym. Organy te w niedługim czasie będą dysponować dostępem do nowego systemu Centralnej Ewidencji CEPIK 2,0, dzięki czemu będą mogły w właściwy sposób monitorować działalność stacji kontroli pojazdów i na jej podstawie przeprowadzać w nich kontrole okresowe i doraźne. Na obecnym poziomie techniki jest wiele możliwości wykorzystania różnorodnych rozwiązań jak np. dokumentacja fotograficzna, monitoring, analiza wyników badań technicznych, które mogą być doskonałymi narzędziami pomocnymi w efektywnym sprawowaniu tego nadzoru.</p> <p>Naszym zdaniem przedstawiony do konsultacji społecznych projekt ustawy w sprawie zmian ustawy Prawo o ruchu drogowym, powinien być początkowym elementem szerokiej dyskusji, konsultacji i dialogu społecznej na temat systemu badań technicznych w naszym kraju.</p>	
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Inżynierów i	Stwierdzamy, że przygotowany projekt procedowanej ustawy wraz z aktami wykonawczymi tj. pakietem piętnastu rozporządzeń	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	wykonawczych w przygotowanej formie naszym zdaniem należy zdecydowanie poddać korekcie w kilku kwestiach. W zakresie nowelizacji procedowanego aktu normatywnego i aktów wykonawczych proponujemy powołać Komitet Sterujący z udziałem podmiotów prowadzących działalność na rzecz przedsiębiorców wykonujących badania techniczne i przedstawicieli organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze związanym z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów. Zgłaszanie uwag do rzeczonych projektów w trakcie bezpośrednich posiedzeń pozwoliłoby na wypracowanie reguł gwarantujących porządek prawny zgodny z ustawą zasadniczą i zasadami techniki prawodawczej. Dzięki takiemu rozwiązaniu istnieje prawdopodobieństwo, iż procedowane akty zostaną przygotowane w bardziej precyzyjny i dokładny sposób.	Procedura powołania komitetu sterującego do prac nad projektem ustawy nie jest przewidziana w Regulaminie prac Rady Ministrów.
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	W obwieszczeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. wskazano podmioty, które takie potwierdzenia będą wydawać. Są to min ITS i PIMOT, które twierdzą, że tylko one mogą wykonywać takie badanie w stosunku do całego pojazdu. Na dzień dzisiejszy wygląda to tak, że pracownik czy też pracownicy mogą przyjechać na miejsce do przedsiębiorcy dokonującego zmian konstrukcyjnych popatrzą sobie na pojazd bez żadnych dodatkowych czynności - badań pojazdu zgarniają kasę w wysokości kilku tysięcy zł i wystawiają takowe potwierdzenie. Do dnia wejścia w życie rozporządzenia takie sprawdzenie dokonywał diagnosta SKP najczęściej jest to pracownik z bardzo dużym doświadczeniem, jeśli miał niejasności mógł skorzystać z opinii rzeczoznawcy. W naszym przekonaniu nie umniejszając fachowości pracowników instytucji wskazanych w obwieszczeniu to diagnosty na stacjach jak również czynni rzeczoznawcy samochodowi mają większe doświadczenie w określaniu prawidłowości dokonanych zmian w pojeździe. Dlaczego nowe regulacje prawne mają niszczyć swoich przedsiębiorców, likwidować miejsca pracy? Czy jest ktoś kto mógłby powiedzieć, że to ze względu na próbę	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Ustawa przewiduje wprowadzenie rozwiązań zapewniających właściwy nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów, którego celem będzie skuteczniejsze zapobieganie nieprawidłowościom przy wykonywaniu badań.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			stworzenia systemu poprawiającego bezpieczeństwo w ruchu drogowym, a w naszym przekonaniu jest to utrudnienie dla społeczeństwa. Dane z wypadków w ruchu drogowym nie wskazują na nieprawidłowości w przebudowach pojazdów a szczególnie w zwiększaniu liczby miejsc w pojazdach ciężarowych. Oczywiście można ograniczyć przebudowy pojazdów ciężarowych na autobusy ale pozostałe pozostawić na zasadach jak dotychczas.	
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	art. 86 ust. 1 pkt. 1 i 2 - czy to są tożsame, czy też kolejne dwie różne kontrole art. 86 ust. 9 - analiz dokonuje TDT, a następnie wykorzystuje je przy kontrolach doraźnych w konkurencyjnych skp. Nie trudno sobie wyobrazić ile kontroli będzie w skp należących do TDT i pozostałych oraz jakimi one będą się kończyć wynikami.	<u>Uwaga niejasna</u> Nie jest jasne, jakich przepisów dotyczą wskazane uwagi.
	Uwaga ogólna	TÜV Rheinland Polska	...postuluje się wprowadzenie przepisów regulujących zasady dopuszczania jednostek uprawnionych do przeprowadzania badań na potrzeby homologacji tramwajów i trolejbusów do przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów, o których mowa w projektowanym art. 82, a także wprowadzenie przepisów dotyczących nadzorowania takich jednostek.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Projektowana ustawa przewiduje przepisy regulujące kwestie badań technicznych tramwajów i trolejbusów.
	Uwaga ogólna	Związek Dealerów Samochodowych	Wskazać należy na brak w projekcie postulowanej wcześniej instytucji zewnętrznego oznakowania pojazdu w formie naklejki na szybę zawierającej informację o terminie ważności badania technicznego pojazdu. Instytucja taka znajdowała się w dokumencie „Strategia działań w kierunku usprawnienia badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości”, który w formie 22 tez został przekazany do Ministerstwa w dniu 03.04.2013 r. przez Grupę Roboczą działającą przy Transportowym Dozorze Technicznym (dokument ten jest zresztą przywołany w uzasadnieniu projektu). W ocenie Związku Dealerów Samochodów naklejka taka w znaczny sposób ułatwi Policji możliwość kontroli, czy dany pojazd posiada aktualne badanie techniczne, ponieważ będzie to możliwe bez obecności jego właściciela i bez	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Termin następnego badania technicznego pojazdu będzie wpisany do zaświadczenia o przeprowadzeniu badania technicznego lub dowodu rejestracyjnego pojazdu (na wniosek właściciela lub posiadacza).

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			wzglądu w dowód rejestracyjny pojazdu. Jako taka instytucja ta będzie kolejnym czynnikiem mobilizującym właścicieli pojazdów do dokonywania badań technicznych przed upływem terminu poprzedniego badania.	
	Uwaga ogólna	Związek Dealerów Samochodowych	<p>Wspomniana wyżej Grupa Robocza w Tezie nr 1b wskazała na konieczność wprowadzenia obowiązku archiwizacji wyników badań ze wskazanych urzędzeń kontrolno-pomiarowych. Wykonanie tej tezy zostało bardzo okrojone do archiwizacji z jednego urzędzenia i to tylko na poziomie urzędzenia. W ocenie branży zasadne byłoby wprowadzenie archiwizacji w szerszym zakresie tj. w zakresie urzędzeń:</p> <ul style="list-style-type: none"> - do oceny stanu technicznego, skuteczności i równomierności działania hamulców, - do oceny prawidłowości działania układu kierowniczego, stanu technicznego jego połączeń oraz wielkości ruchu jałowego koła kierownicy, w tym prawidłowości ustawienia i zamocowania kół jezdnych, - do oceny emisji zanieczyszczeń gazowych lub zadymienia spalin, - do oceny prawidłowości działania, ustawienia i własności świetlnych świateł zewnętrznych, w tym prawidłowości działania urzędzeń sygnalizacyjnych. <p>Archiwizacja wyników zwiększy pewność obrotu pojazdami, ponieważ w pierwszej kolejności uczyni wynik badania technicznego bardziej wiarygodnym (możliwa będzie weryfikacja czy rzeczywiście zostało przeprowadzone), jak również poprawi dostępność informacji na temat stanu technicznego pojazdu, w tym na cele postępowań prawnych (np. z przepisów o rękojmi i gwarancji).</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona</u></p> <p>Archiwizacja będzie obejmować działanie układu hamulcowego, emisję zanieczyszczeń gazowych lub zadymienie spalin.</p>
	Uwaga ogólna	Związek Dealerów Samochodowych	Projekt pomija także zawarty w Tezie nr 7 postulat mający na celu zmiany w przepisach podatkowych tj. możliwość uznania jako koszt uzyskania przychodu w podatkach dochodowych i możliwość odliczenia w podatku VAT poniesionych w związku z użytkowaniem samochodu	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			wydatków tylko w sytuacji, kiedy posiada on ważne badanie techniczne.	
	Uwaga ogólna	Związek Dealerów Samochodowych	W naszej ocenie zasadnym jest rozważenie wprowadzenia do uprawnień kontrolnych Transportowego Dozoru Technicznego możliwość przeprowadzenia „zakupu kontrolowanego” badania technicznego, podobnej instytucji jaka została niedawno wprowadzona dla Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w art. 105 ia ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, a która w ocenie ZDS byłaby instrumentem najbardziej odstrasającym od przeprowadzania fikcyjnych badań i niezgodnych z przepisami ustawy badań.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> W projekcie w art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 j ust. 3) zostały ujęte szerokie uprawnienia kontrolne Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, które umożliwiają kontrolę większej ilości badań technicznych pojazdów i tym samym stacji kontroli pojazdów niż w proponowanym „zakupie kontrolowanym”. Zarówno kontrole okresowe jak i doraźne nie obejmują uprzedniego poinformowania przedsiębiorcy o planowanych kontrolach. W związku z powyższym uwaga nie zostaje uwzględniona.
	Uwaga ogólna	Związek Dealerów Samochodowych	Jednocześnie mając na uwadze, że zaproponowany projekt dotyczy kompleksowych zmian w ustawie - Prawo o ruchu drogowym, chcielibyśmy zwrócić uwagę na konieczność wprowadzenia obowiązku odnotowywania w dowodzie rejestracyjnym pojazdu oraz w CEP, że pojazd został zarejestrowany w Polsce jako posiadający kierownicę po prawej stronie. Wpis taki może odbywać się na podstawie okazywanego przy rejestracji zaświadczenia, że pojazd przeszedł badanie techniczne o którym mowa w załączniku nr 10 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach z dnia 26 czerwca 2012 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 996) tj. badanie minimalnego wymaganego pola widzenia w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym). Wpis taki w	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>naszej ocenie da nabywcom takich pojazdów, po dokonaniu w nich „przełożenia kierownicy” informację, że pierwotnie pojazd posiadał kierownicę po drugiej stronie, ponieważ w chwili obecnej po zarejestrowaniu takiego pojazdu możliwe jest dokonanie przełożenia w dowolnym momencie, a jego nabywca może nie mieć nawet świadomości, że przystosowanie do ruchu prawostronnego nie nastąpiło w warunkach fabrycznych.</p>	
	Uwaga ogólna	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	<p>Po szczegółowej analizie uważamy, że w przedstawionym projekcie nie wykorzystujemy w wystarczającym stopniu doświadczeń innych krajów europejskich w tym obszarze, a w szczególności takich krajów jak Włochy i Holandia. System włoski posiada mechanizmy zabezpieczające prawidłowość każdego badania bez udziału czynnika ludzkiego i zapewniające obiektywny wynik każdego badania technicznego. Uważamy także, że wszystkie te rozwiązania powinny być wprowadzone w życie możliwie jak najszybciej. Mając na uwadze, że obecny system badań technicznych pojazdów w Polsce nie spełnia założonych oczekiwań, w opinii PZPM powinniśmy przy tak poważnych zmianach wprowadzać najnowsze możliwe rozwiązania. Bardzo pozytywnie odbieramy propozycję zmian w zakresie nadzoru i kontroli nad stacjami kontroli technicznej pojazdów i przekazanie tych kompetencji do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednakże w ślad za tym ruchem, powinniśmy także wprowadzać w stacjach i samym systemie jak najwięcej rozwiązań gwarantujących obiektywny wynik każdego badania.</p> <p>W naszej opinii projekt ustawy nie odnosi się do istotnej kwestii zawartej w art. 4 ust. 3 dyrektywy 2014/45/UE dotyczącej dostępu do informacji technicznej i wzajemnej relacji tych wymagań do obecnie obowiązujących w Polsce warunków technicznych.</p> <p>Ponadto w naszej opinii na podstawie art. 5 ust. 4 dyrektywy 2014/45/UE i z uwagi na coraz wyższy średni wiek pojazdów w parku samochodowym w Polsce i coraz wyższy wiek sprowadzanych pojazdów używanych do Polski, powinien zostać wprowadzony</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Projektowane przepisy w odpowiednim stopniu wykorzystują doświadczenia innych krajów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>obowiązek przeprowadzania badania technicznego pojazdu po osiągnięciu 160 000 km.</p> <p>Projekt też nie odnosi się wystarczająco do kwestii podniesionej w art. 8 ust. 6 dyrektywy 2014/45/UE mówiącej o elektronicznym gromadzeniu informacji o przebiegu pojazdu i dostępności w drodze elektronicznej tej informacji dla stacji kontroli pojazdów. Ponadto dyrektywa wskazuje, że wszelkie działania prowadzące do zmniejszania lub zafałszowania faktycznego przebiegu pojazdu powinny podlegać skutecznym, proporcjonalnym, odstraszającym i niedyskryminującym sankcjom. Obecnie mamy w Polsce taką sytuację, że usługi polegające na korekcie przebiegu są powszechnie dostępne, a właściciele pojazdów korzystający z takich usług nie mają z tego tytułu żadnych konsekwencji.</p> <p>Uważamy, że konieczne jest wprowadzenie okresowej kalibracji urządzeń wykorzystywanych do wykonywania badań technicznych pojazdów i taka kalibracja powinna być uzależniona od zaleceń producenta, ilości przeprowadzonych badań, ale nie rzadziej niż raz do roku o czym wspomina art. 11 dyrektywy 2014/45/UE.</p> <p>Nie znajdujemy w projekcie ustawy zapisów dotyczących okresu archiwizowania wyników badań przez stacje kontroli oraz okresu na wprowadzenie systemu informatycznego gromadzącego m.in. wyniki badań i świadectwa zdatności do ruchu drogowego o których mowa w dyrektywie 2014/45/UE.</p>	
	Uwaga ogólna	PHU Orlik	<p>W naszej ocenie, przedłożony do konsultacji projekt ustawy wypacza realizację obowiązku usprawnienia procesu sprawowania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Przekazanie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego miało polepszyć sprawowanie przez Państwo nadzoru, a nie doprowadzić do zmniejszenia zakresu dotychczasowych zadań stacji kontroli pojazdów, zwłaszcza okręgowych, i wprowadzeniu państwowych stacji, które mają stać się stacjami wzorcowymi. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego unikając wszelkich obostrzeń związanych z prowadzeniem</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z zapisu dot. centrów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			działalności gospodarczej będzie wykonywał zadania przedsiębiorców zamiast przedsiębiorców. Będzie zajmował się indywidualnym nadzorem nad każdym pojazdem zamiast sprawować nadzór nad całym rynkiem i poszczególnymi stacjami.	
	Uwaga ogólna	PHU Orlik	Zaznaczyć trzeba, że popieramy idee zmiany sposobu prowadzonego nadzoru nad świadczeniem usług w zakresie przeglądów technicznych. Jednym ze sposobów na wprowadzenie skutecznego nadzoru jest wprowadzenie we wszystkich funkcjonujących stacjach jednego centralnego systemu rejestru badań technicznych prowadzonego przez TDT lub Cepik. Systemem taki może być połączony z bazą Cepik, a do każdego badania może być załączone zdjęcie z obowiązkowego monitoringu. Dzięki takiemu rozwiązaniu TDT będzie mógł na bieżąco analizować wyniki badań w ujęciu całościowym jak i indywidualnym. Będzie mógł na tej podstawie podejmować działania dotyczące konkretnego diagnosty, stacji czy też potrzebę zmian legislacyjnych. Takie rozwiązanie jest wystarczającą zmianą która ułatwi nadzór i w znacznym stopniu wyeliminuje niewłaściwe działania właścicieli stacji lub diagnostów. Narzędzie takie przyda się również w celach badań statystycznych czy naukowych bo będzie odzwierciedlać precyzyjne dane z rynku badań technicznych.	<u>Uwaga uwzględniona</u> Dane z badań technicznych będą przesyłane do systemu CEPiK.
	Uwaga ogólna	PHU Orlik	Projektowane przepisy wprowadzają nowe obowiązki informacyjne (rejestr stacji kontroli pojazdów, rejestr diagnostów, system do działań kontrolnych i nadzoru nad stacjami), co wydaje się sprzeczne z obecnym kierunkiem ułatwień dla przedsiębiorców. Sprawozdawanie większego zakresu informacji spowoduje kolejne utrudnienie dla przedsiębiorców.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	PHU Orlik	...należy stwierdzić iż szereg z proponowanych zmian ma na celu zmianę obecnego modelu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, który powstał przy zaangażowaniu środków przedsiębiorców prywatnych. Projekt zdecydowanie ogranicza konstytucyjną zasadę społecznej gospodarki rynkowej, której podstawą jest prymat wolności jednostki i własności prywatnej. Społeczna gospodarka rynkowa rozwija się w warunkach poszanowania wolnej konkurencji i równości szans, a	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Projektowana ustawa, zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE, nie ma na celu zapewnienie swobody działalności gospodarczej, lecz podniesienie jakości badań technicznych pojazdów i

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			przedmiotowy projekt odbiera te zasady przedsiębiorcom prowadzącym stacje kontroli pojazdów.	nadzoru nad badaniami.
	Uwaga ogólna	DEKRA Polska	Jednym z elementów mających wpływ na terminowe wykonywanie badań technicznych jest szybki i łatwy dostęp do informacji o ważności badania technicznego przez służby kontrolne. Proponujemy, na wzór sprawdzonych w innych krajach rozwiązań, wprowadzenie oznakowania pojazdu np. plakietką z terminem ważności badania technicznego wraz z przekazaniem uprawnień do egzekwowania tego terminu policji oraz innym organom kontrolnym (straże miejskie, gminne itp.). DEKRA Polska od lat sugeruje wprowadzenie sprawdzonych w tym zakresie rozwiązań.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	DEKRA Polska	W Dyrektywie zwraca się uwagę, iż kluczowe znaczenie przy kontroli pojazdów ma posiadanie dostępu do aktualnych specyfikacji technicznych każdego pojazdu udostępnianych przez producentów pojazdów lub jednostki homologacyjne (pkt. 17 preambuły). Biorąc pod uwagę wagę tego zagadnienia, w szczególności podczas kontroli podzespołów elektronicznych odpowiadających za bezpieczeństwo, wskazane byłoby zapewnienie tego dostępu dla stacji kontroli pojazdów i diagnostów na poziomie zapisów Ustawy.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	DEKRA Polska	Naszym zdaniem koszty inwestycji w infrastrukturę techniczną w kontekście dostosowania stacji kontroli pojazdów do proponowanych wymagań zawartych w projektach ustawy i aktów wykonawczych są znaczące. Proponowana zmiana przepisów wymusza zakup nowych urządzeń, dotychczas niewymaganych na SKP lub z powodu braku możliwości modernizacji istniejącej infrastruktury.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	DEKRA Polska	Mając na uwadze dostęp do sprawdzonych w zakresie systemu badań technicznych w innych krajach, jak również lokalną działalność w zakresie badań technicznych zgłaszamy gotowość uczestnictwa w dalszym procesie konsultacji i ewentualnej konferencji uzgodnieniowej. Zwracamy się również z prośbą o umieszczenie DEKRA na liście konsultacyjnej Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.	<u>Uwaga częściowo nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	Uniwersytet Warmińsko –	Niestety, niezbyt mocno zaznaczono w projekcie dotąd niemożliwe do rozwiązania (jak się wydaje) kwestie. Są to: Ewidencje i	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Mazurski Wydział Nauk Technicznych	<p>uszczerbowienie ewidencji badań technicznych realizowanych w Stacjach Kontroli Pojazdów. Próby zapisów o zainstalowaniu kamer do rejestracji konkretnego badania technicznego (kamery stacjonarne lub mobilne- na nakryciu głowy, kasku) wzbudziły wśród rzeszy diagnostów duży sprzeciw. Na jednej z konferencji PISKM w Zakopanem, że samo zgłoszenie takiej propozycji zostało przez społeczność wprost wygwizdane, mimo oczywistych dowodów niedomagań w sprawie rejestracji badań. Problem jest głębszy - ok. 3CH-40% pojazdów porusza się bez ważnych badań technicznych (wg. NIK). Diagnosty nie potrafią operować lub świadomie nie wykonują ustaleń normatywnych. Np. nie potrafią wyznaczyć wskaźnika skuteczności hamowania itd., sprawdzają hamulce z włączonym silnikiem, nie potrafią wykonać pomiaru zadymienia spalin. Zresztą Ustawodawca w ostatniej kwestii też wprowadza czytelnika ustawy w błąd, proponując zapomniany już pomiar Boscha w zakresie oceny dymności wydechu, nie ujęty w warunkach Europejskiej Dyrektywy Transportowej (tu tylko pomiar optoelektryczny). Świadczy to o tym, że część badań (jak dotąd) wykonywana jest czysto teoretycznie. Tylko monitoring, zapis w CPIK-u wyników podstawowych pomiarów i ścisła kontrola SKP jest w stanie zmienić obecny stan rzeczy. Niestety różne patronaty, nie zapisały tu szczególnie pozytywnej roli. W par. 26 dyrektywa transportowa UE nakazuje gromadzić i analizować takie informacje, także przechowywać w bazie danych.</p>	
	Uwaga ogólna	Uniwersytet Warmiński – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	<p>Za bezsprzeczny argument za wprowadzeniem nowych uregulowań prawnych jest publiczna opinia o konieczności wdrożenia skutecznego systemu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tym samym działalność gospodarcza wszelkich podmiotów jako działalność przynosząca zyski - stoi w sprzeczności z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Tym samym ta działalność nie może być traktowana jako wolnorynkowa. Naszym zdaniem obecny system generuje dużą ilość nieuczciwych podmiotów gospodarczych prowadzących działalność konkurencyjną w stosunku do podmiotów</p>	Uwaga nieuwzględniona

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			działających prawidłowo. Tym samym prezentowana zmiana nie wyczerpuje wytycznych Dyrektywy Transportowej PR i RE 2014/45/UE.	
	Uwaga ogólna	Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Samo odebranie uprawnień kontrolnych nad SKP, starostom uważamy za celowe. Funkcje te powinny pełnić terenowe placówki TDT. Powinny one wykorzystać istniejące OSKP np. WORD-ów; czy wybranych OSKP - nadając im uprawnienie przewidziane dla SKP Dyrektora TDT.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Proponujemy zorganizowanie (przez MliB) konferencji uzgodnieniowej podczas której wszystkie zainteresowane strony przedstawiłyby swoje propozycje. Uważamy, że przedstawienie do konsultacji społecznych proponowanego projektu ustawy jest ważnym początkiem dyskusji nad kształtem systemu badań technicznych w Polsce, jako systemu kształtowania bezpieczeństwa drogowego obywateli.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)	Projekt ustawy nie uwzględnia: 1) tezy 7 Stworzenie przepisu regulującego zasadę odliczania kosztu z tytułu użytkowania pojazdu przez przedsiębiorcę, jedynie w przypadku gdy pojazd posiada ważne badanie techniczne; 2) tezy 12 Wprowadzenie zewnętrznego oznakowania pojazdu w formie naklejki na pojeździe, dokumentującej pozytywny wynik badania technicznego; 3) tezy 19 Wprowadzenie zapisów eliminujących proceder przekazywania tzw. „gadżetów” (prezentów) za wykonanie badania technicznego na danej stacji kontroli pojazdów.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych - DGSA	Zarówno wyposażenie stacji prowadzonych przez TDT, jak również uprawnienia zatrudnionych diagnostów, niczym się nie będą różnić, a w wielu przypadkach wiedza i doświadczenie zawodowe diagnostów pracujących na prywatnych stacjach będzie większe niż pracowników TDT.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Krajowa Rada Izb Rolniczych (KRIR)	Nie ma uzasadnienia, zdaniem samorządu rolniczego do znacznego zwiększania ww. opłat... należy zauważyć, że projekt ustawy przewiduje znaczny wzrost opłat powyżej inflacji, jak również ustanawia nowe opłaty, których do tej pory nie było. Wydaje się, że	<u>Uwaga nieuwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			bezpieczeństwa na drogach to nie poprawi, tylko spowoduje wzrost obciążeń finansowych dla społeczeństwa.	
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Odebranie starostom kompetencji umożliwiających nadawanie numeru rozpoznawczego dla pojazdów marki SAM, a w szczególności pojazdów odzyskanych po kradzieży i pojazdów gdzie cecha identyfikacyjna uległa zatarciu lub skorodowaniu jest działaniem utrudniającym właścicielom pojazdów dostęp do uzyskania tego numeru. Wprowadzenie dodatkowej opłaty w wysokości 100 zł (zgodnie z projektem) za uzyskanie decyzji o numerze rozpoznawczym jest dodatkowym obciążeniem dla właścicieli pojazdów. Do chwili obecnej była pobierana jedynie opłata skarbową za wydanie decyzji w wysokości 10 zł, która stanowiła przychód gminy.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	... zwracamy uwagę na niespójność proponowanych rozwiązań, a także brak holistycznego podejścia do procesu rejestracji pojazdów, którego jednym z elementów jest badanie techniczne.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Dotychczasowy model sprawowania nadzoru nad SKP rozwiązywany w oparciu o porozumienia pomiędzy starostami a dyrekcją TDT sprawdzał się w praktyce i nie został zakwestionowany przez Najwyższą Izbę Kontroli. W wielu opiniach innych podmiotów pojawiają się wnioski o utrzymanie dotychczasowego modelu nadzorowania SKP, wsparte bogatymi uzasadnieniami.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Z naszej strony podkreślamy, że jakość wykonywanych zadań zależy od jakości narzędzi przy pomocy których powierzone zadania organ wykonuje. Dotychczasowe normy prawne regulujące w prawie o ruchu drogowym zakres nadzoru nad SKP były niespójne, z błędami i w większości niejednoznaczne.	<u>Uwaga ogólna.</u>
	Uwaga ogólna	Izba Gospodarcza Komunikacji	... w przesłanym projekcie Ustawy o zmianie Ustawy Prawo o ruchu drogowym w art. 1 w odnośniku 1 zapisano, że ustawa jest	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Miejskiej (IGKM)	<p>konsekwencją konieczności wdrożenie ośmiu kolejno wymienionych dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady. Należy jednak zauważyć, że w żadnej z wymienionych dyrektyw nie występuje pojęcie „tramwaju” lub występuje wyraźny zapis, określający wyłączenie pojazdów szynowych z obowiązku stosowania ww. dyrektyw. I tak w odnośniku nr 1 w art. 1 projektu ustawy zapisano: „Niniejsza ustawa wdraża: 6) 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”)”. W art. 2 ust. 2 w/w. dyrektywy zapisano: „Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do homologacji typu lub dopuszczenia indywidualnego następujących pojazdów: c) pojazdów szynowych. ” Zapis ten jednoznacznie oznacza, że ww. dyrektywa nie dotyczy tramwaju, który jest pojazdem szynowym. W projekcie powołano się również na „7) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdolności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29,04.2014, str. 51)”. W art. 3 ww. dyrektywy zapisano: „Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się jedynie następujące definicje: 1) „pojazd” oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę”. Zapis ten jednoznacznie oznacza, że ww. dyrektywa nie dotyczy tramwaju, który jest pojazdem szynowym.</p> <p>W związku z powyższym postulujemy rozważenie, aby w projekcie ustawy wykreślić wszystkie zapisy dotyczące tramwajów, tak aby pozostawić obecny stan prawny obowiązujący w stosunku do tramwajów. W naszej ocenie jest on wystarczająco efektywny. Próba ujednoczenia procedur postępowania w stosunku do pojazdów samochodowych i tramwajów jest w naszej ocenie przeregulowaniem, które wobec daleko posuniętej odrębności tych dwóch grup pojazdów jedynie niepotrzebnie skomplikuje procedury badań tramwajów, a w</p>	Projektowana ustawa reguluje badania techniczne tramwajów niezależnie od regulacji unijnych.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			konsekwencji funkcjonowanie przedsiębiorstw tramwajowych.	
	Uwaga ogólna	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	Dodatkowo projekt ustawy nie określa jednoznacznie, czy w każdej z szesnastu stacji Transportowego Dozoru Technicznego będą zatrudnieni „uprawnieni pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego. Ponadto brak jest jakichkolwiek przepisów określających, na jakiej podstawie będą wydawane uprawnienia dla diagnostów TDT do przeprowadzania badań tramwajów i trolejbusów.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Projekt zawiera odpowiednie zapisy.
	Uwaga ogólna	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	Zapisy art. 86 ust. 9, art. 140ma i art. 140mb mają zbyt ogólny charakter i obejmują swoim zakresem wszystko począwszy od drobnej pomyłki pisarskiej po prawdziwe zaniedbania. Kłóci się to np. z duchem zapisów o badaniu ciągnika rolniczego oraz przyczepy poza SKP.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	Kluczowe naszym zdaniem jest jednoznaczne rozstrzygnięcie, czy osoby poruszające się „urządzeniem transportu osobistego” mają status pieszego, czy jednak kierującego (lub równoważny).	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	Uprzejmie prosimy o rozważenie, czy obowiązujący obecnie art. 11 ust. 4 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym nie wyczerpuje zagadnienia, które jest przedmiotem projektu nowelizacji oraz zgłaszanych wyżej uwag. Na drodze dla rowerów pieszy (w tym korzystający ze sprzętu sportowego, np. narci, wrotek itp.) może poruszać się, jeśli obok nie ma chodnika. Musi jednak ustępować pierwszeństwa kierującym rowerami.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	Nic nie stoi też na przeszkodzie, aby o dopuszczeniu ruchu np. rolkarzy na drogi dla rowerów o odpowiednich parametrach (przede wszystkim - szerokości i natężeniach ruchu na niej) decydowały tabliczki pod znakami C-13 „droga dla rowerów”, a na chodniki - tabliczki pod znakami C-16 „droga dla pieszych”. Wymaga to jednoznacznego zapisu w rozporządzeniu o znakach i sygnałach drogowych. Decyzja o organizacji ruchu będzie wówczas zależała od zarządcy drogi. Może to rozwiązać systemowo także inne zidentyfikowane problemy. Uwagi w tej sprawie i konkretne propozycje zgłaszaliśmy jako stowarzyszenie do przepisów rozporządzeń ogłoszonych w D.U.2015.1313 i D.U.2015.1314. Analogiczne uwagi zgłaszał Prezydent Miasta Lublina	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			na etapie konsultacji w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Są one dostępne na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.	
	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	<p>Zwracamy uwagę, że takie urządzenia z napędem elektrycznym, o jakich jest mowa w projekcie nowelizacji są przedmiotem skarg ludności tam, gdzie ich wykorzystanie ma miejsce obecnie. Na przykład lokalne media w Krakowie donosiły o skargach na turystów (także nietrzeźwych), poruszających się takimi urządzeniami z nadmierną prędkością po Rynku Głównym (droga wewnętrzna, strefa zamieszkania i droga dla pieszych), Plantach (park miejski) oraz po drogach publicznych w rejonie Starego Miasta w Krakowie.</p> <p>Wbrew przedstawianemu w prasie lokalnej stanowisku policji, w świetle obecnie obowiązujących przepisów takie urządzenia z napędem elektrycznym to są po prostu motorowery, co jasno wynika z definicji zawartej w art. 2 pkt. 46) ustawy Prawo o Ruchu Drogowym („motorower - pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzone w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub w silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;”) obowiązującej od 19. stycznia 2013 roku. Ich użytkowanie bez uprawnień, kasku ochronnego i niedopełnienie obowiązku rejestracji są czynami zabronionymi, a wątpliwość budzi również wprowadzanie na rynek bez uzyskania wymaganej przepisami unijnymi homologacji typu.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Projekt zawiera nowe przepisy dotyczące urządzenia transportu osobistego.</p>
	Uwagi ogólne	Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)	<ul style="list-style-type: none"> - Projekt niewątpliwie wprowadza potrzebne i długo oczekiwane zmiany, które przyczynią się do poprawy jakości badań technicznych a tym samym bezpieczeństwa ruchu drogowego. - Projekt pozostawia badania techniczne w sferze działalności regulowanej, co zdaniem Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej jest właściwe i pożyteczne. Natomiast uznanie badań technicznych jako działalności wymagającej zezwolenia byłoby naszym zdaniem niewłaściwe, gdyż przede wszystkim ograniczałoby swobodę działalności gospodarczej, a ponadto 	<p><u>Uwagi częściowo uwzględnione.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>stwarzało ryzyko powstania patologii wynikających z uznaniowości decyzji urzędników i proponowanego (przez jedyną działającą stricte w branży skp ogólnopolską organizację samorządu gospodarczego) obowiązku opiniowania nowych inwestycji przez taką właśnie organizację.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projekt wprowadza wiele zapisów wymaganych Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 roku nr 2014/45/UE. STM popiera przekazanie nadzoru nad Stacjami Kontroli Pojazdów do jednej instytucji państwowej. Wskazanie TDT jako jednostki właściwej do nadzoru nad SKP a ITS jako instytucji nadzorującej szkolenia i egzaminowanie diagnostów jest naszym zdaniem jak najbardziej korzystne i właściwe. - Projekt wprowadza kilka zmian z proponowanych przez Grupę Roboczą AD HOC, która pracowała przy Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju w 2013 i 2014 roku a której to jednym z członków było STM, jednak nie wprowadza lub wprowadza w okrojonym zakresie naszym zdaniem kilku bardzo istotnych, nawet tych, które uzyskały poparcie 100% członków grupy. <ul style="list-style-type: none"> a. TEZA 1 - wprowadzenie ujednoczonych programów funkcjonujących na SKP. Do tej pory nie funkcjonuje CEPiK a stacje mają możliwość pracy na dowolnym programie. b. TEZA 1 B- wprowadzenie obowiązku archiwizacji wyników badań ze wskazanych urzędzeń kontrolno-pomiarowych. Wykonanie tej tezy zostało bardzo okrojone do archiwizacji z jednego urzędzenia (do kontroli skuteczności i równomierności działania hamulców) i to tylko na poziomie urzędzenia. c. TEZA 7 - stworzenie przepisu regulującego zasadę odliczania kosztu z tytułu użytkowania pojazdu przez przedsiębiorcę, jedynie w przypadku, gdy pojazd posiada ważne badanie techniczne. Jako przykład podobnego rozwiązania już uchwalonego i opublikowanego można wskazać ustawę z dnia 13 kwietnia 2016 r. o zmianie ustawy o podatku dochodowym 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>od osób fizycznych, ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych oraz ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Wprowadzono w niej (od 1 stycznia 2017 r.) przepisy do ustaw o CIT i PIT, zgodnie z którymi - Podatnicy nie zaliczają do kosztów uzyskania przychodów kosztu w tej części, w jakiej płatność dotycząca transakcji określonej w art. 22 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.) została dokonana bez pośrednictwa rachunku płatniczego. Chodzi o niedokonywanie płatności w formie przelewu za pośrednictwem rachunku bankowego, mimo iż taki obowiązek wynika z ustawy o swobodzie działalności gospodarczej (dla płatności powyżej 15.000 zł-obecnie EURO). Ustawodawca wprowadził „sankcję” zgodnie z którą zapłata w innej formie, niż przelewem spowoduje niemożność uwzględnienia tych kosztów w rozliczeniu podatku. Wydaje się, że analogiczna „sankcja” winna dotyczyć możliwości uwzględniania w kosztach uzyskania przychodów oraz odliczania podatku VAT dla wydatków na pojazdy i paliwo nie posiadające ważnych badań technicznych.</p> <p>d. TEZA 10 – wprowadzenie systemu określenia daty następnego badania liczonego od daty pierwszej rejestracji pojazdu. W zamian za to zaproponowano karanie kierowców podwójną stawką za opóźnione badanie techniczne i konieczność badania w stacji TDT.</p> <p>e. TEZA 11 - Dostosowanie cennika do zmienionego rozporządzenia dotyczącego zakresu i sposobu wykonywania badań technicznych pojazdów. Sytuacja finansowa dużej ilości aktualnie działających SKP jest coraz trudniejsza poprzez spadek ilości badań i wzrost kosztów prowadzenia działalności. Sytuacja ta uniemożliwia m.in. prawidłowy nadzór nad urządzeniami, ograniczenie możliwości wymiany zużytych</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>urządzeń na nowe.</p> <p>f. TEZA 12 - Wprowadzenie zewnętrznego oznakowania pojazdu w formie naklejki na szybę czołową pojazdu dokumentującego pozytywny wynik badania technicznego. Ta prosta, TANIA i bardzo skuteczna forma oznakowania pojazdu zdecydowanie skuteczniej przyczyniłaby się do regularności wykonywania badań przez kierowców niż karanie dwukrotnością opłaty za opóźnione badanie.</p> <p>g. TEZA 13 - Modyfikacja zapisów odnośnie sankcji w stosunku do diagnostów wykonujących badania techniczne pojazdów - gradacja kar. Proponowane zapisy ustawy idą w dobrym kierunku jednak wymagają dużo większej gradacji.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oprócz szeregu ułatwień (postępowanie w przypadku śmierci przedsiębiorcy, sprawdzenia częściowe w skp) projekt wprowadza naszym zdaniem nadmierne obciążenia dla przedsiębiorców i kierowców, szczególnie w zakresie badania pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych i badań pojazdów po terminie wyznaczonego badania technicznego. Projekt zakłada zwiększenie trwałych obciążeń dla podatników i skierowanie strumienia pozyskanych z opłat od kierowców środków pieniężnych na tworzenie nowych struktur biurokratycznych w miejscach, gdzie założony cel możliwy jest do osiągnięcia w sposób mniej uciążliwy dla kierowców, przedsiębiorców oraz znacznie taniej poprzez cyfryzację {nadzór nad jakością badań technicznych). Proponowane rozwiązanie budzi również wątpliwości natury konstytucyjnej (uzasadnienie w uwagach szczegółowych). - Projekt nie zawiera żadnych uregulowań zmniejszających szarą strefę w obszarze badań technicznych tj. zachęcających do poddania badaniom technicznym pojazdów poruszających się obecnie po drogach bez tych badań (szacuje się, że nawet kilka milionów pojazdów nie ma ważnych badań technicznych); 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wręcz przeciwnie - istnieje duże prawdopodobieństwo, że po wprowadzeniu projektowanych zmian, - zwiększy się ilość pojazdów bez badań technicznych. (Uzasadnienie w drugiej części).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pozytywny obraz całości projektu burzą wątpliwości dotyczące sposobu wprowadzenia zaleceń Dyrektywy 2014/45/UE dotyczących nadzoru nad jakością badań technicznych. Zamiast nowoczesnych rozwiązań informatycznych, które wpisywałyby się w strategię cyfryzacji państwa, zakłada się zwiększenie biurokracji i ilości fizycznie wykonywanych przez pracowników TDT kontroli (w tym niezapowiedzianych - „ad hoc”) u przedsiębiorców. Kontrole te wymagałyby dodatkowo angażowania czasu posiadaczy (właścicieli) pojazdów zgłaszających się na badanie. Cyfryzacja nadzoru nad jakością badań technicznych wpisywałaby się w Plan Morawieckiego i budowę e-państwa pozwalając jednocześnie na skuteczny i mało restrykcyjny nadzór nad jakością badań. - Projekt powiela wybrane rozwiązania stosowane w niewielkim Królestwie Niderlandów, przy jednoczesnym ignorowaniu nowocześniejszych regulacji funkcjonujących od kilku lat w krajach o porównywalnej do Polski powierzchni, populacji i do pewnego stopnia mentalności -np. w Republice Włoskiej. Jednocześnie zupełnie pomija fakt, iż „system holenderski” podlega aktualnie modernizacji w kierunku „systemu włoskiego” poprzez wprowadzenie cyfryzacji - rejestracji, przechowywania i udostępniania wyników pomiarów z urządzeń diagnostycznych i pomiarowych (informacja uzyskana z RDW, holenderskiego odpowiednika TDT). - Projekt podnosi wymagania wobec diagnostów, co w części jest niepotrzebne - np. wymóg zdawania egzaminu w zakresie uprawnień stacji okręgowej dla diagnostów pracujących w stacjach podstawowych. 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="817 260 1626 643">– Projekt nie wprowadza postulowanego przez wspomnianą w OSR grupę roboczą realnego stopniowania kar dla diagnostów - proponowane rozwiązania są nadal nadmiernie restrykcyjne i zbyt mało stopniowane. Pierwsze stopnie kar powinny działać bardziej prewencyjnie, np. w postaci zawieszenia uprawnień na maksymalnie kilka - 2-4-6 tygodni, co samo w sobie byłoby karą finansową dla diagnosty, cofnięcie uprawnień na dwa lata byłoby ostatecznością. Ważna jest natomiast natychmiastowość wykonania nałożonych kar. W rozwiązaniu tym można wzorować się na wspomnianym wielokrotnie systemie działającym w Holandii. <li data-bbox="817 651 1626 890">– Projekt wprowadza znaczące ułatwienie dla rolników w postaci możliwości badania ciągników rolniczych poza stacjami kontroli. W razie przekroczenia terminu badania o ponad 30 dni ciągniki te nie będą musiały być badane na stacjach TDT (wyjątek od reguły). W rozporządzeniu wykonawczym należałoby określić procedurę takiego badania (na stacji, również poza stacją?) i ewentualnych rekontroli przeprowadzanych przez TDT. <li data-bbox="817 898 1626 1002">– Proponuje się rozważyć możliwość objęcia obowiązkiem badania technicznego przyczep specjalnych przeznaczonych do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny. <li data-bbox="817 1010 1626 1066">– Należy określić sposób postępowania w razie poboru opłaty za badanie przelewem. <li data-bbox="817 1074 1626 1394">– Abolicja dla jeżdżących nadmiernie zużytymi samochodami. Przepisy abolicyjne mają pewną tradycję w naszym kraju (np. składki ZUS, podatki od pracujących za granicą, cudzoziemcy, ale też nieuiszczenie opłaty elektronicznej w systemie viaToll). Proponuje się, aby pojazdy, co do których nie ma ekonomicznie i technicznie uzasadnionych przesłanek, żeby je naprawić, mogły zostać przejęte na złom przez Skarb Państwa bez konieczności ponoszenia opłat przez ich właścicieli. W zamian za ich przekazanie zostaliby zwolnieni z tych kosztów oraz z 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wszelkich innych sankcji. Taki system mógłby obowiązywać tylko w ciągu założonego okresu przejściowego (np. roku - dwóch). Inną zachętą do unormowania sytuacji przez właścicieli takich pojazdów mogłoby być rozwiązanie, że ci, którzy po wejściu w życie przyjadą w ciągu np. 6 miesięcy na badania z samochodami bez ważnych badań w dniu wejścia w życie ustawy (z przekroczonym terminem o 30 dni) nie płacą podwójnie i po otrzymaniu negatywnego wyniku badania są zobowiązani do wykonania badania uzupełniającego (tzw. poprawki) po naprawie samochodu na dotychczasowych zasadach. Można założyć, że jeśli szacowany koszt naprawy przekracza 70% wartości samochodu (analogia do szkody całkowitej w ubezpieczeniu) to wtedy pojazd może być przekazany do złomowania, którego koszt ponosi Skarb Państwa. Takie rozwiązanie przynosi, co prawda, przejściowe obciążenie dla budżetu, lecz spowoduje ożywienie rynku napraw, złomowania pojazdów, a nade wszystko rozwiąże problem części „martwych dusz” zaśmiecających bazę CEPiK.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wskazane jest, aby w trakcie kontroli pojazdów na SKP diagnosta miał obowiązek skontrolowania czy dany pojazd nie wymaga przeprowadzenia tzw. akcji serwisowej związanej z bezpieczeństwem. Uzasadniamy to tym, że w przypadku, gdy minął okres gwarancji zdecydowana większość właścicieli pojazdów nie korzysta w usług autoryzowanych dealerów w związku z tym nie są informowani o konieczności przeprowadzenia akcji serwisowej. Akcje te często dotyczą elementów krytycznych dla bezpieczeństwa czynnego i biernego jak problemy z hamulcami czy Airbag. Wymaga to, aby informacje, które aktualnie są w posiadaniu UOKiK o koniecznych naprawach pojazdów zostały udostępnione w bazie CEP. 	
	Uwaga ogólna	Ogólnopolski	Związek w swojej opinii nie odnosi się do szeregu błędów natury	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(połączona z dodatkowym przepisem)	Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)	<p>legislacyjne oraz błędnych odniesień i norm kolizyjnych wymagają one jednak analizy i zmian na dalszym etapie prac legislacyjnych.</p> <p>Projekt z racji spektrum proponowanych zmian jest poddany szerokim konsultacjom społecznym. Opinie niektórych organizacji zostały upublicznione do wiadomości organizacji biorących udział w konsultacjach. Na szczególną uwagę w naszej ocenie zasługuje opinia PISKP kompleksowo wskazująca na potrzebę zmian systemu oraz OSPTN w zakresie potrzeby zmiany definicji ładunku niepodzielonego w aspekcie przewozu tych ładunków pojazdami modułowymi. Jako szczególnie ważne w tej sprawie uważamy potrzebę odrębnego zdefiniowania przyczep do przewozu drewna dłuźycowego gdzie ładunek (drewno) analogicznie jak ładunki długie nienormatywne może być łącznikiem między pojazdami składowymi wchodzącymi w skład zespołu pojazdów.</p> <p>Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego deklaruje współdziałanie w szczegółowej ocenie proponowanych norm prawnych także w zakresie poprawności legislacyjnej. Jesteśmy gotowi uczestniczyć z głosem doradczym w pracach nad wypracowaniem docelowych rozwiązań nowej koncepcji badań technicznych w Polsce. Szczegółowe propozycje zmian realizujące uwagi sformułowane w przedmiotowej opinii zebrane w ramach współpracy od podmiotów i organizacji z którymi OZPTD współpracuje prześlemy bezpośrednio do Departamentu Transportu Drogowego.</p>	
	Uwaga ogólna (połączona z dodatkowym przepisem)	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	<p>W proponowanym projekcie ustawy nie zdefiniowano pojęcia „tory tramwajowe”. Pragniemy przypomnieć, że w poprzednich latach 2014-2015, działając w ramach zespołu roboczego, powstałego na zaproszenie Departamentu Dróg i Autostrad Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, w celu przygotowania projektu nowelizacji Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, postulowaliśmy konieczność wprowadzenia szeregu zmian dot. warunków technicznych</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>dla komunikacji tramwajowej, w tym torowisk tramwajowych. W ramach tej współpracy przygotowaliśmy wspólnie z Wydziałem Warunków Technicznych Departamentu Dróg i Autostrad MHB projekt nowelizacji w/w rozporządzenia (projekt z dnia 14 grudnia 2015r.) w którym zaproponowaliśmy w § 3 w pkt 18 nową definicję torowiska tramwajowego:</p> <p>W § 3 w punkcie 18 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 19 w brzmieniu: „19) torowisku tramwajowym - rozumie się przez to drogę szynową przeznaczoną wyłącznie do ruchu tramwajów albo ruchu tramwajów i innych pojazdów, stanowiącą część drogi publicznej”.</p> <p>Proponujemy zatem aby sformułowanie „tory tramwajowe” zamienić na sformułowanie „torowisko tramwajowe”. Zmiana sformułowania wynika z konieczności dostosowania definicji do stanu techniki i nomenklatury stosowanej powszechnie w branży tramwajowej, w tym przez jednostki naukowo-badawcze oraz projektantów i wykonawców robót drogowo-torowych.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Automobilklub Polski	<p>Rzeczą konieczną jest uwzględnienie w ustawie Prawo o ruchu drogowym problemu pojazdu historycznego obejmującego pojazdy zabytkowe w rozumieniu art. 2 pkt 39 czyli de facto pojazdy zabytkowe „wpisane” oraz pojazdy co najmniej 40 letnie i przynajmniej 25 letnie z opinią rzeczoznawcy samochodowego, potwierdzającą że mają szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji. Zagadnienie pojazdów historycznych wymaga pełnego, całościowego podejścia. Definicja pojazdu zabytkowego jest za wąska, aby problem mógł być w pełni rozwiązany. Jest, bowiem wiele pojazdów kilkudziesięcioletnich, które ze względu na swoją specyfikę wymagają podobnych rozwiązań do pojazdów zabytkowych „wpisanych”. Powszechnie i praktycznie bezdyskusyjnie dla takiego pojazdu bez dodatkowych formalności przyjmuje się wiek 40 lat (np. rajdy, złoty, krajowe i międzynarodowe). Dla pojazdów zaś młodszych wymagany</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>W projekcie proponuje się zmianę definicji pojazdu zabytkowego.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>jest wiek 25 lat i stosowna opinia rzeczoznawcy samochodowego. Ograniczenie uregulowań tylko do pojazdów zabytkowych „wpisanych” mocno zawęży skalę problemu i winno mieć odrębne uregulowanie w nadzwyczajnych sytuacjach, jak np. do tzw. przeglądu wieczystego, nadanie numeru, jeśli pojazd go nie miał. W pozostałych zaś kwestiach pojazdy historyczne ze względu na swoją specyfikę (m.in. wiek, budowę, zastosowane rozwiązania techniczne) powinny być traktowane razem na odrębnej płaszczyźnie niż pozostałe „zwykłe” pojazdy. Zastosowany obecnie w art. 79 ust. 4 pkt 3 zwrot „pojazd, co najmniej 25 letni uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji” jedynie częściowo rozwiązuje problem. Brak jest, bowiem uwzględnienia w nim pojazdu, co najmniej 40- letniego bez opinii. Ponadto, aby pojazdy mogły z określonego rozwiązania korzystać na odrębnych zasadach niż „pojazdy zwykłe” za każdym razem musiałby być przywoływany art. 79 ust. 4 pkt 3 niezależnie od przywołania pojazdu zabytkowego i też w obecnym brzmieniu nie uwzględnia pojazdów, co najmniej 40 letnich z ex lege. Zamiast z niepokojem potrzebę na każdą nowelizację ustawy, czy czegoś nie przeoczono odpowiednim rozwiązaniem jest wprowadzenie definicji pojazdu historycznego. Rola i znaczenie tych pojazdów dla kultury, rozwoju techniki, jak i pozytywny wpływ na rynek ekonomiczny są powszechnie znane.</p> <p>1) W art.2 pkt 2 nowelizowanej ustawy proponuję po definicji pojazdu zabytkowego dodać definicję pojazdu historycznego. „39a) pojazd historyczny - pojazd, - o którym mowa w art.2 ust.1 pkt 11 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2013r.poz. 329, 2014r. poz. 827, z 2015r. poz. 691, 1844, 2281, z 2016. poz. 1334).</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji pojazdu historycznego jest koniecznością. Rozwiązanie to pozwoli zharmonizować ze sobą przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Pojęcie pojazdu historycznego jest pojęciem w praktyce przyjętym, sprawdzonym i w podanej ustawie ubezpieczeniowej funkcjonuje od samego jej początku, tj. od 13lat, a gdy uwzględni się okres regulacji ubezpieczeniowej przez rozporządzenie, od 16 lat. Było ono również sprawdzone i zaaprobowane w toku legislacyjnym przez odpowiednie organy Unii Europejskiej. Wypełnia ono istniejącą dotychczas lukę i słusznie obok pojazdu zabytkowego (wpisanego) uwzględnia wszystkie pojazdy 40 letnie (każdy pojazd 40 letni, nawet przy zastosowaniu najbardziej rygorystycznych norm uchodzi powszechnie za pojazd historyczny) oraz te pojazdy, co najmniej 25 letnie, które mają stosowną opinię rzeczoznawcy samochodowego potwierdzającą, że są one unikatowe lub mają szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji. Rola i znaczenie tych pojazdów dla kultury, historii i rozwoju motoryzacji jest niepodważalna. Są one materialnym świadectwem dziedzictwa przeszłości, które powinno koniecznie zostać przekazane przyszłym pokoleniom. Po drogach te pojazdy z reguły jeżdżą okazjonalnie. Dają one także miejsca pracy warsztatom przy ich odbudowie i odrestaurowaniu, dostarczając dodatkowych środków finansowych do krwioobrotu gospodarczego. Dodatkowo rozwiązanie to pozwoli uprościć zapisy występujące w ustawie Prawo o ruchu drogowym „pojazd mający, co najmniej 25 lat uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji” poprzez zastąpienie wyrazami „pojazd historyczny” lub „pojazd określony w art. 79 ust.4 pk3” zastąpienie wyrazami „pojazd historyczny”.</p> <p>W konsekwencji wprowadzenia definicji pojazdu historycznego w celach</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>porządkowych proponuję:</p> <p>2) W art.70zz pkt 1 nowelizowanej ustawy - Prawo o ruchu drogowym zastąpienie wyrazów „pojazdów zabytkowych lub pojazdu określonego w art.79 ust.4 pkt 3” wyrazami: „pojazdu historycznego”;</p> <p>3) W art. 72 ust. 2 pkt 7 nowelizowanej ustawy - Prawo o ruchu drogowym zastąpienie wyrazów „pojazdu wyrejestrowanego, o którym mowa w art. 79 ust. 4 pkt 3” wyrazami „pojazdu historycznego wyrejestrowanego.”;</p> <p>4) W art. 79. ust. 4 pkt 3 nowelizowanej ustawy zastąpienie wyrazów:</p> <p>„3) mającego, co najmniej 25 lat uznanego przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji” wyrazem „historycznego”.</p> <p>W konsekwencji skreślenie art.79 ust.2.</p> <p>W razie nieuwzględnienia definicji pojazdu historycznego absolutnym minimum jest wprowadzenie do art. 79 ust.4 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym pojazdów, co najmniej 40 letnich (bez opinii).</p> <p>Wobec tego konieczne jest:</p> <p>5) w art. 79 ust.4 pkt 3 po wyrazie „mającego” dodanie wyrazów, „co najmniej 40 albo”.</p> <p>Uwaga ta ma na celu uzupełnienie tej nienazwanej faktycznej definicji o pojazdy najstarsze, które mają co najmniej 40 lat, a które powszechnie, niezależnie od uzyskania opinii, nawet przez środowiska najbardziej radykalne i proekologiczne uważane są za pojazdy historyczne. Definicja pojazdów historycznych</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>uwzględniająca wszystkie, co najmniej 40 letnie pojazdy (bez opinii) jest rozwiązaniem sprawdzonym i zawarta jest w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarantowanych i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Obowiązuje ona w ustawie od 13 lat. Rola i znaczenie tych pojazdów historycznych (w tym wszystkich, co najmniej 40 letnich) tak dla kultury, rozwoju motoryzacji i rozwoju rynku pracy jest powszechnie znana.</p> <p>Jeśli jednak definicja pojazdu historycznego byłaby nieprzyjęta, to w konsekwencji należałoby:</p> <p>5a) w nowym art. 84 ust.5 po kropce dodać wyrazy „oraz pojazdu zabytkowego i pojazdu określonego w art. 79 ust.4 pkt 3”;</p> <p>5b) tak samo w nowym art. 86 ust.4 pkt 1 nowelizowanej ustawy po wyrazie „technicznego” należałoby dodać wyrazy „za wyjątkiem pojazdów zabytkowych i pojazdów określonych w art. 79 ust. 4 pkt.3.”</p> <p>Rzeczą, więc nader wskazaną jest wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji pojazdu historycznego tak, aby w pełni ujmować materię przedmiotu i za każdym razem bez ryzyka pominięcia nie trzeba było podawać długich wyliczeń używając wyrażenia „pojazdów zabytkowych lub pojazdów określonych w art. 79 ust.4 pkt 3”.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR	<p>W art. 2 pkt 2 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz innych innych ustaw proponuję po definicji pojazdu zabytkowego (obecny art.2 pkt 39 nowelizowanej ustawy))dodać definicję pojazdu historycznego.</p> <p>„39a)pojazd historyczny – pojazd,-o którym mowa w art.2 ust.1 pkt 11 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>W projekcie proponuje się zmianę definicji pojazdu zabytkowego.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Komunikacyjnych (Dz.U.z 2013r.poz. 329, 2014r. poz. 827, z 2015r. poz. 691, 1844, 2281, z 2016. poz. 1334)</p> <p>Wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji pojazdu historycznego jest koniecznością. Rozwiązanie to pozwoli zharmonizować ze sobą przepisy ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Pojęcie pojazdu historycznego jest pojęciem w praktyce przyjętym, sprawdzonym i w podanej ustawie ubezpieczeniowej funkcjonuje od samego jej początku, tj. 13lat, a gdy uwzględni się okres regulacji ubezpieczeniowej przez rozporządzenie, to 16 lat. Było ono również sprawdzone i zaaprobowane w toku legislacyjnym przez odpowiednie organy Unii Europejskiej. Wypełnia ono istniejącą dotychczas lukę i słusznie obok pojazdu zabytkowego (wpisanego) uwzględnia wszystkie pojazdy 40 letnie (każdy pojazd 40 letni, nawet przy zastosowaniu najbardziej rygorystycznych norm uchodzi powszechnie za pojazd historyczny) oraz te pojazdy co najmniej 25 letnie, które mają stosowną opinię rzeczoznawcy samochodowego potwierdzającą, że są one unikatowe lub mają szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji. Rola, znaczenie tych pojazdów dla kultury, historii i rozwoju motoryzacji wiele jest niezastąpiona. Są one materialnym świadectwem dziedzictwa przeszłości, które powinno koniecznie zostać przekazane przyszłym pokoleniom. Po drogach te pojazdy z reguły jeżdżą okazjonalnie. Dają one także miejsca pracy warsztatom przy ich odbudowie i restauracji, dostarczając dodatkowe środki finansowe do krwioobiegu gospodarczego. Dodatkowo rozwiązanie to pozwoli uprościć zapisy występujące w ustawie Prawo o ruchu drogowym i barokowe zapisy „pojazd mający co najmniej 25 lat uznany przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji” zastąpić wyrazami „pojazd historyczny” lub „pojazd określony w art. 79 ust.4 pk3” zastąpić</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wyrażeniem „pojazd historyczny”</p> <p>W konsekwencji wprowadzenia definicji pojazdu historycznego w celach porządkowych proponuję:</p> <p>2)W art.70zz pkt 1 nowelizowanej ustawy - Prawo o ruchu drogowym zastąpienie wyrazów „pojazdów zabytkowych lub pojazdu określonego w art.79 ust.4 pkt 3” wyrazami: „pojazdu historycznego”</p> <p>3)W art. 72 ust. 2 pkt 7 nowelizowanej ustawy - Prawo o ruchu drogowym zastąpienie wyrazów „pojazdu wyrejestrowanego, o którym mowa w art. 79 ust. 4 pkt 3” wyrazami „pojazdu historycznego wyrejestrowanego.”.</p> <p>4)W art. 79. ust. 4 pkt 3 nowelizowanej ustawy zastąpienie wyrazów: „3)mającego co najmniej 25 lat uznanego przez rzeczoznawcę samochodowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji” wyrazem „historycznego” . W konsekwencji skreślenie art.79 ust.2.</p> <p><i>W razie nieuwzględnienia definicji pojazdu historycznego absolutnym minimum jest wprowadzenie do art. 79 ust.4 pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym pojazdów co najmniej 40 letnich (bez opinii).</i> Wobec tego konieczne jest</p> <p>5)w art. 79 ust.4 pkt 3 nowelizowanej ustawy po wyrazie „mającego” dodanie wyrazów „co najmniej 40 albo”</p> <p>Uwaga ta ma na celu uzupełnienie tej nienazwanej faktycznej definicji o pojazdy najstarsze, które mają co najmniej 40 lat, a które powszechnie, niezależnie od uzyskania opinii, nawet przez środowiska najbardziej radykalne i proekologiczne uważane są za pojazdy historyczne. Definicja pojazdów historycznych uwzględniająca wszystkie co najmniej 40 letnie pojazdy (bez opinii) jest rozwiązaniem sprawdzonym i zawarta</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>jest w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. I obowiązuje w ustawie od 13 lat. Rola i znaczenie tych pojazdów historycznych (w tym wszystkich co najmniej 40 letnich) tak dla kultury, rozwoju motoryzacji i rozwoju rynku pracy jest powszechnie znane.</p> <p>Jeśli jednak definicja pojazdu historycznego byłaby nieprzyjęta, to w konsekwencji należałoby:</p> <p>5a)w nowym art. 84 ust.5 nowelizowanej ustawy po kropce dodać wyrazy „oraz pojazdu zabytkowego i pojazdu określonego w art. 79 ust.4 pkt 3” .</p> <p>5b)Tak samo w nowym art. 86 ust.4 pkt 1 nowelizowanej ustawy po wyrazie „technicznego” należałoby dodać wyrazy „ za wyjątkiem pojazdów zabytkowych i pojazdów określonych w art. 79 ust. 4 pkt.3.”</p> <p>Rzeczą więc nader wskazaną jest wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym definicji pojazdu historycznego, tak aby w pełni ujmować materie przedmiotu za każdym razem bez ryzyka pominięcia nie trzeba było podawać długich wyliczeń używając wyrażenia „pojazdów zabytkowych lub pojazdów określonych w art. 79 ust.4 pkt 3”.</p>	
	<p>Dodatkowe przepisy Po art. 140mb proponuje się dodać art. 140mc oraz po art. 140 n ust. 2 pkt 3 dodaje się pkt 4</p>	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>Dodatkowo w celu uszczelnienia systemu proponujemy zatem jeszcze w nowym art. 140mc wprowadzenie zapisów nakładających na właściciela pojazdu sankcję z tytułu niedotrzymania terminów ustawowych w związku brakiem przerejestrowania pojazdu lub uzupełnieniem danych w dowodzie rejestracyjnym.</p> <p>„140mc. Kto w terminie określonym w art. 78 ust. 2 ustawy nie zawiadamia starosty o nabyciu lub zbyciu pojazdu lub zmianie stanu faktycznego wymagającej zmiany danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym pojazdu podlega karze w wysokości 500 zł.”</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu,</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Mając powyższe na uwadze w art. 140n ust.2 należy dodać punkt 4 w brzmieniu:</p> <p>„4) w art. 149mc nakłada starosta właściwy do spraw rejestracji pojazdu.”</p>	
	Dodatkowe przepisy	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>W ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz.U. z 2016 r., poz. 710 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 88 ust. 3a dodaje się nowy pkt 8 w brzmieniu: „8. wystawione faktury, faktury korygujące są związane z używaniem lub eksploatacją pojazdu, który nie przeszedł z wynikiem pozytywnym okresowego badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 poz. 1137)”</p> <p>W powyższej zmianie chodzi o stworzenie przepisu regulującego zasadę odliczania kosztu z tytułu użytkowania pojazdu przez przedsiębiorcę, jedynie w przypadku gdy pojazd posiada ważne badanie techniczne. Pragniemy zwrócić uwagę, że zgodnie z oficjalnymi informacjami udostępnionymi z CEP liczba pojazdów posiadających aktualną polisę OC kształtuje się na poziomie ok. 19 mln, natomiast liczba pojazdów posiadających ważne badanie techniczne to tylko ok. 13,5 mln. Wyraźnie z tego widać, że co najmniej 5,5 mln pojazdów (przy uwzględnieniu pojazdów nowych, które badane są co 3 lata) są to pojazdy które nie przechodzą badań technicznych oraz tzw. „martwe dusze”, które służą tylko do rozliczenia kosztów. Dlatego też proponujemy powyższe zapisy.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu, proponowane przepisy należą do kompetencji Ministra Finansów.</p>
	Dodatkowe przepisy W art. 60 ust. 2 po pkt 5 proponuje się dodać pkt 6	Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów	<p>...należy wprowadzić zapisy w prawie nakładające na właściciela pojazdu sankcje z tytułu użytkowania pojazdu bez ważnych badań technicznych oraz odpowiedzialność posiadacza dowodu rejestracyjnego za stan techniczny pojazdu. Poniżej przedstawiamy konieczne zmiany w prawie.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2012 poz. 1137 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 60 ust. 2 po pkt 5) dodaje się nowy pkt 6 w następującym brzmieniu:</p> <p>„6) używania pojazdu bez ważnych badań technicznych,”</p> <p>W obecnym stanie prawnym używanie pojazdu bez ważnych badań technicznych nie jest penalizowane przez prawo. Właściciel lub posiadacz pojazdu nie ponosi praktycznie żadnych konsekwencji, używając pojazd bez ważnych badań. Projektowana zmiana ma na celu wprowadzenie do ustawy – Prawo o ruchu drogowym zakazu prowadzenia pojazdu bez ważnych badań technicznych, a w konsekwencji także musi spowodować zmianę taryfikatora mandatów i punktów karnych.</p>	
	<p>Dodatkowe przepisy dodanie nowej definicji w art. 2</p>	<p>Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów</p>	<p>Jak wskazano w art. 1 przedłożonego projektu, niniejsza ustawa wdraża m.in. Dyrektywę 2014/45/UE. Pomimo tego, że w art. 3 pkt 15 Dyrektywy ustawodawca europejski wprowadza definicję stacji kontroli pojazdów zabrakło jej w przedłożonym projekcie implementacji. Także w punkcie 15 „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości” z dnia 5 lutego 2014 r. wypracowanej przez Grupę Roboczą, powołaną w przedmiotowej sprawie, proponuje się wprowadzenie do obrotu prawnego takiej definicji. Mając powyższe na uwadze, specyfikę polskiego systemu badań technicznych, a także konieczność podkreślenia roli badań technicznych dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz konieczność ustawowego uporządkowania zasad wykonywania działalności w tym zakresie proponujemy wprowadzenie do projektu ustawy następującej definicji legalnej, konsumującej ogólne zapisy Dyrektywy, poprzez dodanie w art. 2 projektu ustawy pkt 88 w brzmieniu:</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Regulacje dotyczące stacje kontroli pojazdów są zawarte w rozdziale r projektu „Stacje kontroli pojazdów”.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>„88. Stacja kontroli pojazdów – podmiot publiczny lub prywatny, upoważniony przez państwo członkowskie do przeprowadzania badań technicznych pojazdów wykonujący zespół czynności kontrolnych, nie będących usługą świadczoną w warunkach wolnej konkurencji, z określoną urzędowo opłatą, w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, na podstawie przepisów prawa przez uprawnionego diagnostę samochodowego potwierdzających spełnianie przez pojazd odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu stwierdzenia jego przydatności do ruchu drogowego i spełnienia wymagań w zakresie ochrony środowiska” .</p>	
	Dodatkowe przepisy	Automobilklub Polski	<p>Dla lepszej komunikacji między urzędami (zwłaszcza między wydziałami komunikacji a urzędem konserwatorskim), zapewnienia posiadania tych samych aktualnych danych, sprawnego wyjaśnienia ewentualnych rozbieżności wskazane jest do katalogu podmiotów upoważnionych do otrzymania danych, dodać wojewódzkiego konserwatora zabytków (do art. 80 c).</p> <p>W art. 80c ust.1 proponuję dodać nowy punkt 31 o treści: „31)wojewódzkiemu konserwatorowi zabytków”.</p> <p>Wojewódzki konserwator zabytków, jako urzędnik państwowy, na którym spoczywa obowiązek opieki i ochrony zabytków powinien mieć ustawowo zagwarantowany wgląd do centralnej ewidencji pojazdów, tak by lepiej i sprawniej mógł wykonywać spoczywające na nim obowiązki. Ponadto rozwiązanie to przyczyni się do większej spójności danych zawartych w rejestrze zabytków, wojewódzkiej ewidencji zabytków z danymi podawanymi do wydziałów komunikacji oraz pozwoli sprawniej usuwać ewentualne rozbieżności.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>
	Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR	<p>W art. 80c ust.1 nowelizowanej ustawy proponuję dodać nowy punkt 31 o treści: „31)wojewódzkiemu konserwatorowi zabytków”</p> <p>Wojewódzkim konserwator zabytków jako urzędnik państwowy, na którym spoczywa obowiązek opieki i ochrony zabytków powinien mieć</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ustawowo zagwarantowany wgląd do centralnej ewidencji pojazdów, tak by lepiej i sprawniej mógł wykonywać spoczywające na nim obowiązki. Ponadto rozwiązanie to przyczyni się do większej spójności danych zawartych w rejestrze zabytków, wojewódzkiej ewidencji zabytków z danymi podawanymi do wydziałów komunikacji oraz pozwoli sprawniej usuwać ewentualne rozbieżności.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	<p>Dodatkowo proponujemy zapis w art. 66 po pkt lg dodaje się pkt 1h oraz 1i w brzmieniu:</p> <p>1h) Pojazd uczestniczący w ruchu powinien posiadać ważne badania techniczne jeżeli go dotyczą.</p> <p>1i) Za stan techniczny pojazdu uczestniczącego w ruchu odpowiedzialny jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> - właściciel lub użytkownik pojazdu; <p>Zapisy te mogą rozwiązać wiele problemów związanych z uświadomieniem kierowcom, że pojazdy którymi poruszają się muszą być sprawne technicznie. Zapis ten może zmienić też podejście do nierzetelnie wykonywanych badań technicznych, ponieważ to kierowca będzie zainteresowany, żeby wykryć wszystkie możliwe usterki celem ich naprawy, a nie jak jest to obecnie pojmowane jako niepotrzebny obowiązek. Może też spowodować uświadomienie społeczeństwu (wzrost świadomości) jak ważnym zagadnieniem jest wprowadzanie do ruchu pojazdów sprawnych technicznie. Rozwiąże to naszym zdaniem problem 75% niesprawności pojazdów spowodowanych niesprawnym oświetleniem czy też stanem ogumienia. Po wprowadzeniu tych przepisów zbytecznym stanie się wprowadzanie podnoszenia opłat w związku z nieterminowym poddaniem pojazdu okresowemu badaniu technicznemu, która to sytuacja może powstać nie tylko z winy właściciela pojazdu, a także z konieczności wyższej jaką może być np. naprawa pojazdu. Jest to też zgodne z preambułą Dyrektywy</p> <p>18) Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdadne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji. Posiadacz dowodu</p>	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			rejestracyjnego oraz, w stosownych przypadkach, użytkownik pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatności do ruchu drogowego. Niestety nie znaleźliśmy odniesienia w projekcie do tego punktu założeń.	
	Dodatkowe przepisy	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych (OSDS)	Zastanawiające jest także wprowadzenie dodatkowego rozdziału dla SKP czy nie można było tego całego rozdziału zastąpić na wzór zapisu dotyczącego tramwajów i dopisać w art. 81 ust 20 po pkt 2 pkt 3 3) warunki dla infrastruktury oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe niezbędne do przeprowadzania badań technicznych pojazdów samochodowych;	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Dodatkowe przepisy	Transport i Logistyka Polska (TLP)	<u>Propozycje nowych rozwiązań mających pozytywny wpływ na porządek i poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego</u> I. Mając na uwadze poprawienie funkcjonowania miejskich systemów transportu publicznego przy jednoczesnym zwiększeniu efektywności wykorzystania indywidualnych środków transportu drogowego, proponujemy nowe regulacje odnoszące się do wykorzystania pasa ruchu dla autobusów i oraz do egzekwowania zasad ruchu na takim pasie. Proponujemy ustawowe określenie użytkowników drogi uprawnionych do korzystania z pasa ruchu dla autobusów, przy jednoczesnym rozszerzeniu tego katalogu. Wzorem rozwiązań obowiązujących w wielu innych państwach europejskich uważamy, że z takiego pasa mchu powinny także korzystać samochody osobowe, które przewożą co najmniej 4 osoby łącznie z kierowcą. Aby poprawić egzekucję zasad mchu na takich pasach, należy naszym zdaniem przekazać straży gminnej (miejskiej) uprawnienia do kontroli tego mchu, w szczególności za pomocą urządzeń rejestrujących obraz służących do monitoringu. II. Odnosząc się do uprawnień straży gminnej (miejskiej), a także mając	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Wykracza poza zakres planowanych zmian legislacyjnych w przedłożonym do konsultacji projekcie.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>na uwadze fakt znacznego pogorszenia porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku likwidacji gminnych urzędów rejestracyjnych, postulujemy powrót do obowiązującego w tym zakresie stanu prawnego z 2015 r., gdzie straż gminna (miejska) mogła prowadzić kontrolę ruchu drogowego za pomocą urzędów rejestracyjnych, z modyfikacją wynikającą z dotychczasowych doświadczeń. Ta modyfikacja powinna polegać na tym, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> • straż miejska nie powinna mieć uprawnień do używania przenośnych lub zainstalowanych w pojeździe urzędów rejestracyjnych, • oznakowanie i instalacja gminnych stacjonarnych urzędów rejestracyjnych powinno odbywać się na zasadach identycznych, jak te które obowiązują dla fotoradarów Inspekcji Transportu Drogowego. <p>Aby wdrożyć rozwiązania wskazane w pkt I i II proponujemy w Prawie o ruchu drogowym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w art. 2 po pkt 7 dodać pkt 7a w brzmieniu: <ul style="list-style-type: none"> „ 7a) pas ruchu dla autobusów - pas ruchu oznaczony odpowiednimi znakami drogowymi przeznaczony dla ruchu pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach;” 2) po art. 16 dodać art. 16a w brzmieniu: <ul style="list-style-type: none"> „Art. 16a. 1. Zabrania się jazdy pasem ruchu dla autobusów kierującemu pojazdem innym niż pojazd wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach. 2. Przepis ust. 1 nie dotyczy kierującego samochodem osobowym, który przewozi co najmniej 4 osoby łącznie z kierowcą lub taksówką.” 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>3) w art. 129 b:</p> <p>a) nadać ust. 2 pkt 1 brzmienie: „1) kierującego pojazdem: a) niestosującego się do zakazu ruchu w obu kierunkach, określonego odpowiednim znakiem drogowym, b) naruszającego przepisy ruchu drogowego, w przypadku ujawnienia i zarejestrowania czynu przy użyciu urządzenia rejestrującego, c) naruszającego przepisy określające zasady ruchu po pasie ruchu dla autobusów, w przypadku ujawnienia czynu za pomocą innego urządzenia rejestrującego obraz. ”</p> <p>b) w ust. 3 dodaje się po pkt 2 dodać pkt 3 w brzmieniu: „3) używania stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych;”</p> <p>c) po ust. 3 dodać ust. 4 w brzmieniu: „4. W stosunku do stacjonarnych urządzeń rejestrujących używanych przez straż gminną (miejską) stosuje się przepisy, o których mowa w art. 129h ust. 5.”</p> <p>III. Coraz większa kongestia ruchu na polskich drogach, a także brak jednoznacznych dyspozycji dla zachowania się kierujących pojazdami powoduje, że w razie wypadku drogowego lub innego zdarzenia czas</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>dojazdu służb ratowniczych i porządkowych coraz bardziej wydłuża się. Dlatego też proponujemy wprowadzenie przepisów precyzyjnie określających wymagania wobec kierujących pojazdami, w celu utworzenia podczas zatorów pasa ruchu dla pojazdów uprzywilejowanych.</p> <p>W tym celu proponujemy w art. 9 Prawa o ruchu drogowym dodać ust. 2 i 3 w brzmieniu:</p> <p>„2. W razie zatoru na drodze, w celu utworzenia pasa ruchu dla pojazdów uprzywilejowanych, kierujący pojazdem jest obowiązany zająć pozycję jak najbliższej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) prawej krawędzi jezdni - jeżeli korzysta z pasa ruchu położonego przy tej krawędzi, 2) innego pojazdu znajdującego się po jego prawej stronie - jeżeli korzysta z pasa ruchu położonego pomiędzy innymi pasami ruchu przeznaczonymi do jazdy w tym samym kierunku, 3) lewej krawędzi jezdni jednokierunkowej lub osi jezdni dwukierunkowej - jeżeli korzysta z pasa ruchu położonego odpowiednio przy tej krawędzi lub osi. <p>3. Kierującemu pojazdem innym niż uprzywilejowany zabrania się korzystania z pasa ruchu dla pojazdów uprzywilejowanych, o którym mowa w ust. 2. ”</p> <p>IV. Konsekwencją wzrastającego ruchu po sieci autostrad, dróg ekspresowych i innych dróg „szybkiego ruchu” jest coraz większa liczba zdarzeń drogowych wynikających z niewłaściwego zachowania kierujących pojazdami. Dotyczy to w szczególności niewłaściwych odstępów od poprzedzającego pojazdu.</p> <p>Obowiązujące w tym zakresie przepisy mają charakter skutkowy i nie</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zawierają jednoznacznych dyspozycji stanowiących z jednej strony swoistą instrukcję dla kierującego, a z drugiej strony podstawę do nałożenia niekwestionowanej sankcji przez organy kontroli ruchu drogowego.</p> <p>Dlatego też proponujemy w art. 19 po ust. 2 Prawa o ruchu drogowym dodanie ust. 2a w brzmieniu:</p> <p>„2a. Na autostradzie, drodze ekspresowej oraz drodze dwujezdniowej o co najmniej dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu położonej poza obszarem zabudowanym kierujący pojazdem jest obowiązany utrzymywać odstęp od pojazdu znajdującego się przed nim wynoszący co najmniej wyrażoną w metrach wartość połowy prędkości pojazdu. Przepisu nie stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 3, jeżeli warunki ruchu uniemożliwiają jazdę z prędkością większą niż 50 km/h.”</p> <p>V. Polska należy do nielicznych państw europejskich, gdzie możliwe jest wyprzedzanie prawą stroną jezdni poza obszarem zabudowanym, w szczególności na autostradach i drogach ekspresowych. Uważamy, że należy zakazać wyprzedzania z prawej strony poza obszarem zabudowanym, z wyjątkiem wyprzedzania pojazdu skręcającego w lewo oraz wyprzedzania pojazdów szynowych.</p> <p>Dlatego też proponujemy w art. 24 Prawa o ruchu drogowym nadać ust. 10 brzmienie:</p> <p>„ 10. Na obszarze zabudowanym dopuszcza się wyprzedzanie z prawej strony na odcinku drogi z wyznaczonymi pasami ruchu na jezdni jednokierunkowej oraz na jezdni dwukierunkowej, jeżeli co najmniej dwa pasy ruchu przeznaczone są do jazdy w tym samym kierunku. ”</p> <p>VI. Odnosząc się do ruchu po drogach położonych poza obszarem zabudowanym proponujemy zalegalizować zwyczajowe zachowanie większości kierujących, przekształcając je w przepis prawa. Jest to</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ostrzeżenie innych kierowców o dojeździe do zatoru drogowego.</p> <p>Proponujemy po art. 30 Prawa o ruchu drogowym dodanie art. 30a w brzmieniu:</p> <p>„Art. 30a. Kierujący pojazdem, dojeżdżając do zatoru na drodze poza obszarem zabudowanym, jest obowiązany włączyć światła awaryjne w celu ostrzeżenia nadjeżdżających za nim pojazdów. Kierujący pojazdem wyłącza światła awaryjne, jeżeli za jego pojazdem zatrzymał się inny pojazd. ”</p> <p>VII. Ubiegły rok /2015/ upłynął pod znakiem publicznej debaty nad zmianami przepisów określających zachowanie kierujących pojazdami w pobliżu przejść dla pieszych. Odrzucone w trakcie procesu legislacyjnego zmiany cechowało jednostronne podejście, zakładające maksymalne zwiększenie uprawnień dla pieszych, bez jednoczesnego wprowadzenia przepisów zabezpieczających przed ich nadużywaniem i gwarantujących, że zwiększenie uprawnień pieszych nie spowoduje w konsekwencji wzrostu liczby wypadków drogowych.</p> <p>Uważamy, że optymalnym rozwiązaniem będzie wprowadzenie wszystkich zasad związanych z przejściami dla pieszych, które przewidziane są zarówno w przepisach Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu w 1968 r., jak i w przepisach innych państw europejskich, takich jak Francja, Wielka Brytania czy też Niemcy.</p> <p>Dają one pierwszeństwo nie tylko pieszym znajdującym się na przejściu, ale także pieszym wchodzącym na to przejście. Z drugiej strony nakazują pieszemu przed wejściem na jezdnię upewnienie się o widoczności, odległości i prędkości nadjeżdżającego pojazdu tak, aby nie zakończyło się to wypadkiem drogowym ze względu na zbyt długą drogę hamowania ciężkiego pojazdu.</p> <p>Mając na uwadze powyższe proponujemy w Prawie o ruchu drogowym:</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>1) w art. 14 w pkt 1:</p> <p>a) po lit. a dodać lit. a1 w brzmieniu: „a1) bez uwzględnienia odległości i prędkości nadjeżdżającego pojazdu oraz warunków ruchu drogowego, w tym również na przejściu dla pieszych, ”</p> <p>b) nadać lit. b brzmienie: „ b) spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi, w tym również na przejściu dla pieszych;”</p> <p>2) w art. 26 nadać dla ust. 1 brzmienie: „1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zwolnić odpowiednio do warunków ruchu i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu lub wchodzącemu na to przejście. ”</p> <p>W naszej ocenie wprowadzone przed kilkoma laty przepisy regulujące ruch rowerowy wymagają zmian mających na celu zahamowanie negatywnych tendencji w zakresie liczby wypadków drogowych z rowerzystami.</p> <p>Uważamy za konieczne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uchylenie przepisu zezwalającego rowerzyście wyprzedzać powoli jadące pojazdy z ich prawej strony; • wprowadzenie obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przez rowerzystę wjeżdżającego na przejazd rowerowy, • wprowadzenie sformułowanego wprost zakazu jazdy po jezdni, jeżeli wzdłuż drogi dostępna jest droga dla rowerów. • uchylenie przepisu zezwalającego na jazdę rowerzystów jeden 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>obok drugiego.</p> <p>W tym celu proponujemy w Prawie o ruchu drogowym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w art. 24 skreślić ust. 12; 2) w art. 33: <ol style="list-style-type: none"> a) po ust. 1a dodać ust. 1b w brzmieniu: „1b. Kierujący rowerem wjeżdżając na przejazd dla rowerzystów jest obowiązany zachować szczególną ostrożność.” b) w ust. 3: <ul style="list-style-type: none"> - w pkt 1 skreślić wyrazy „z zastrzeżeniem ust. 3a”; - po pkt 3 dodać pkt 4 w brzmieniu: „4) jazdy po jezdni, jeżeli równoległe do drogi po której poruszają się pojazdy samochodowe położona jest droga dla rowerów.” c) skreślić ust. 3a. 	
	Dodatkowe przepisy	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego	<p>Propozycje regulacji nie występujących w pierwotnym projekcie</p> <p>1. Oś niezależna</p> <p>Przedmiotowy projekt przewiduje wdrożenie nowej definicji modułu przyczepy (OSPTN postuluje zmianę nazwy na „wózek modułowy”) - co do zasady w pełni popierany przez członków OSPTN. W definicji tej projektodawca odnosi się do „osi niezależnych”, które naszym zdaniem nie są zdefiniowane w wystarczający sposób w polskim prawie.</p> <p>Osie niezależne charakteryzują się m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zaawansowanym system zawieszenia pneumatycznego lub hydraulicznego, - znacznie większą ilością kół w linii, - zminimalizowanym oddziaływania kół na powierzchnię drogi niezależnie od warunków na drodze, - znacznie zmniejszonymi siłami tarcia dzięki zastosowaniu osi skrętnych oraz zminimalizowanie nacisków punktowych dzięki 	<p><u>Uwagi nieuwzględnione.</u></p> <p>Wykraczają poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zwiększonej powierzchni styku kół z nawierzchnią drogi.</p> <p>W wielu krajach europejskich - m.in. Niemcy, Holandia, Belgia, Szwecja, przyczepy wyposażone w osie niezależne, które w znacznie mniejszy sposób oddziałują na nawierzchnię drogi, są dopuszczone do ruchu po drogach publicznych z naciskiem do 12 ton na linię osi (zwracam uwagę, że standardowa naczepa posiada jedynie 2 koła w linii, podczas gdy przyczepa specjalistyczna z osiami niezależnymi posiada 4, a nawet 8 kół w linii). Ustawodawcy z krajów Europy Zachodniej przyjęli do świadomości, iż 8 kół w linii znacznie lepiej rozkłada ciężar pojazdu, niż 2 koła w linii. Osie skrętne znacznie lepiej przenoszą siły skręcające, niż sztywne osie w standardowych naczepach. Osie niezależne w powiązaniu np. z zawieszeniem typu Pendel jeszcze bardziej niwelują oddziaływanie sił statycznych na nawierzchnię drogi.</p> <p>W załączniku nr 2 przesyłamy ekspertyzę inżynierską wykonaną przez przedstawicieli niemieckiego TUV we współpracy z inżynierem producenta naczep specjalistycznych firmy Doli. Z treści tego dokumentu jasno wynika, że oddziaływanie na jezdnię zawieszania niezależnego jest znacząco mniejsze niż w przypadku zawieszania standardowego.</p> <p>W związku z powyższym postulujemy wprowadzenie stosownych przepisów ustawowych i wykonawczych (m.in. w rozporządzeniu o warunkach technicznych pojazdów), które:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. pozwolą na stosowanie nowoczesnej technologii zgodnie z jej przeznaczeniem, 2. przestaną zrównywać minimalistyczne, standardowe techniki dwukołowych osi sztywnych z najbardziej zaawansowanymi rozwiązaniami technologicznymi. <p>Apelujemy o stworzenie sub-definicji „osi niezależnych” oraz</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>„zawieszenia typu Pendel" oraz zwiększenie nacisków osi niezależnych do 12 ton na linię osi.</p> <p>2. Definicja pilota pojazdów nienormatywnych</p> <p>Postulujemy zmianę brzmienia pkt. 35c na następującą:</p> <p><i>„pilot-osobę uprawnioną do dawania poleceń lub sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze, odpowiedzialną za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu nienormatywnego lub kolumny pojazdów nienormatywnych”</i></p> <p>Aktualna definicja pilota nie precyzuje, iż pilot jest umocowany do dawania poleceń lub sygnałów uczestnikom ruchu lub każdej innej osobie (np. pieszemu) znajdującymi się na drodze. Z tego powodu, jak również bardzo niskiej świadomości prawnej społeczeństwa, nagminnie jest nieposzanowanie dla działań pilota na drodze. Dzięki doprecyzowaniu obowiązków pilota zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizacji utrudnień w czasie przejazdu zarówno pojedynczego pojazdu, jak i kolumny pojazdów, unikamy wątpliwości interpretacyjnych czy w trakcie postoju kilku pojazdów nienormatywnych pilota także odpowiada za zapewnienie bezpieczeństwa.</p> <p>3. Definicja żurawia samojezdnego</p> <p>W pkt. 7 projekt ustawy wprowadza nową, bardzo korzystną regulację w zakresie pojazdu specjalnego - żuraw samochodowy, ale w słowniczku ustawy PRD w art.2, próżno szukać czym jest „pojazd specjalny - żuraw samochodowy". Z tego powodu, w nawiązaniu do wywodów z pkt. 9 poprzedniej części pisma, postulujemy wprowadzenie nowej definicji żurawia samojezdnego, które powinno nadać się treść:</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>„36a) Żuraw samojezdny - Pojazd kategorii N3, nieposiadający wyposażenia do przewozu ładunków, wyposażony w żuraw do podnoszenia ładunków,”</p> <p>W projekcie zaproponowano nazwę „Żuraw samochodowy” jednak w naszej opinii powinna ona brzmieć „żuraw samojezdny” z dwóch powodów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 678/2011 z dnia 14 lipca 2011 r. zastępujące załącznik II i zmieniające załączniki IV, IX i XI do dyrektywy 2007/46/WE posługuje się definicją „żurawia samojezdnego”, tak więc propozycja przygotowana w projekcie byłaby sprzeczna z literalnym brzemieniem przepisów UE oraz wprowadzałyby niepotrzebne wątpliwości interpretacyjne, 2. W opinii przedstawicieli sekcji dźwigowej OSPTN nie każdy żuraw umiejscowiony jest na pojeździe samochodowym, więc właściwszym jest używanie nazwy „żuraw samojezdny”. <p>4. Definicja pojazdu modułowego samojezdnego</p> <p>W art. 2 PRD postulujemy wprowadzenie nowej definicji „pojazdu modułowego samojezdnego”, która powinna otrzymać:</p> <p><i>„36b) Pojazd modułowy samojezdny – pojazd wolnobieżny do przewozu ładunków niepodzielnych, umożliwiający konfigurowanie z innymi kompatybilnymi wózkami modułowymi,”</i></p> <p>Pojazdy modułowe samojezdne są to pojazdy wyposażone we własny system napędowy, posiadający wszystkie osie skrętne, kierowane przez operatora posługującego się panelem sterującym, przeznaczone do przewozu najcięższych ładunków niepodzielnych. Sprzęt taki nie jest ani przyczepą, ani naczepą, albowiem w ruch nie wprowadza go ciągnik</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>samochodowy. Jest to samojezdna platforma o zaawansowanym systemie zawieszenia, napędzania i hamowania. Umożliwia obracanie obciążonym pojazdem nawet o 360 stopni, poruszanie się wzdłuż i w poprzek osi pojazdu, hydrauliczne podnoszenie lub opuszczanie przestrzeni ładunkowej. Z racji posiadania własnego systemu napędowego obowiązująca definicja przyczepy lub pojazdu wolnobieżnego zupełnie nie odzwierciedla możliwości i zastosowania tego typu pojazdów. Z kolei fakt wykorzystywania tego typu sprzętu na drogach publicznych, przy okazji przewozu najcięższych ładunków, wymaga:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. doprecyzowania czym jest taki pojazd poprzez stosowną definicję z słownika z art. 2 PRD 2. umożliwienia rejestracji takiego pojazdu, 3. ubezpieczenia pojazdów modułowych samojezdnych od odpowiedzialności cywilnej użytkowników dróg publicznych. <p>W chwili obecnej przedsiębiorcy z siedzibą poza granicami RP, którzy w celu wykonania zlecenia przewozowego sprowadzają tego typu sprzęt i wykonują przewóz po polskich drogach publicznych, uzyskują swego rodzaju nieuzasadnioną pomoc organów państwowych, albowiem organy kontrolne (Policja, WITD) nie ma możliwości negocjowania rejestracji tego typu sprzętu w innym kraju członkowskim UE, podczas gdy polski przedsiębiorca, posiadający tego typu sprzęt jest poszkodowany, albowiem zgodnie z prawem nie jest w stanie legalnie zarejestrować, ubezpieczyć, ani nawet złożyć wniosku o zezwolenie na przejazd takim pojazdem.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Zmiana delegacji ustawowej - warunki techniczne pojazdów pilotujących OSPTN na początku 2016 roku wnioskowało do MliB o zmianę 	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów pilotujących, która umożliwi precyzyjne wprowadzenie jednolitych norm w zakresie oklejenia, wyposażenia jak i pozostałych warunków technicznych pojazdów pilotujących. W odpowiedzi na nasze pismo w maju 2016 roku, Dyrektor DPD poinformował, iż niezbędna będzie zmiana w zakresie delegacji ustawowej w tym zakresie. W związku z powyższym postulujemy zmianę Art. 64i ust. 2, która otrzymać powinna następujące brzmienie:</p> <p><i>„Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, warunki techniczne, wyposażenie, oklejenie i oznakowanie pojazdów wykonujących pilotowanie, mając na uwadze potrzebę zapewnienia rozpoznawalności przejazdu pojazdu nienormatywnego oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego podczas takiego przejazdu.”</i></p> <p><i>„Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe szkolenia i certyfikowania pilotów oraz warunki i sposób pilotowania pojazdów nienormatywnych, w tym możliwość kierowania ruchem poprzez wyświetlanie znaków drogowych na pojazdach pilotujących.”</i></p> <p>IV. Uzasadnienie</p> <p>W latach 2014-2016 OSPTN prowadziło szereg konsultacji ze stowarzyszeniami zrzeszającymi przewoźników oraz pilotów transportu nienormatywnego. W trakcie tych konsultacji - we współpracy z europejskim stowarzyszeniem ESTA - European Association for abnormal transport and mobile cranes, ustalono, iż polskie przepisy dotyczące szkolenia, certyfikowania oraz kontrolowania osób wykonujących usługi pilotowania pojazdów nienormatywnych oraz warunków technicznych i wyposażenia pojazdów pilotujących, znacząco odbiegają od standardów europejskich. Brak jednolitych regulacji w</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>zakresie wielkości pojazdu, oklejenia i wyposażenia pojazdów uznano za podstawowe wady obecnych regulacji. Z kolei w najbliższym czasie OSPTN wystąpi ze stosownym wnioskiem do MSWiA, którego celem będzie zmiana sposobu szkolenia, egzaminowania, certyfikowania oraz penalizacji niewłaściwych zachowań jakich dopuszczają się nierzetelne firmy pilotujące z kraju i zza granicy.</p> <p>Na początku 2016 roku OSPTN przygotowało i przekazało przedstawicielom MliB - Departament Transportu Drogowego, wersję roboczą projektu rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, który zawiera kompleksowe propozycję zmian.</p> <p>Mając na uwadze nadrzędny cel jakim jest umożliwienie diagnostom prowadzenia kontroli stanu technicznego oraz wyposażenia pojazdów pilotujących wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wdrożenie nowego rodzaju dodatkowego badania technicznego, które przeprowadzać będą diagności w SKP, w zakresie przystosowania pojazdu do pilotowania pojazdów nienormatywnych, 2. Wdrożenia stosownych procedur w zakresie badania okresowych pojazdów pilotujących. <p>Aktualny stan prawny, w którym prawidłowość wyposażenia pojazdu pilotującego kontrolowany jest wyłącznie przez organy kontrolne w trakcie wykonywania usług pilotaż (przeważnie nocą) jest skrajnie niewydajny. Ilość kontroli wykonywanych bardzo często nocą, w trudnych warunkach atmosferycznych powoduje, że uchybienia i skrajnie nieodpowiedzialne zachowania okazują się bezkarne w praktyce. Z tego powodu wnosimy o kompleksowe znowelizowanie przepisów o pilotażu pojazdów nienormatywnych, którego obszerny</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>projekt OSPTN przekazało na początku 2016 roku.</p> <p>OSPTN jest w posiadaniu kompleksowych projektów rozporządzeń zarówno w zakresie podmiotowym jak i przedmiotowym wykonywania usług pilotowania pojazdów. Przekazane one zostaną na późniejszym etapie prac legislacyjnych obejmujących akty wykonawcze do przedmiotowego projektu ustawy.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Instytut Transportu Samochodowego	<p>W art. 2 aktualnej ustawy prd proponujemy zmienić treść definicji pojęć: roweru, motoroweru, motocykla i czterokołowca lekkiego, czterokołowca oraz odpowiednio dostosować treść załącznika nr 2 do ustawy.</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Aktualnie obowiązujące przedmiotowe definicje nie są w pełni zgodne z obowiązującym prawem wspólnotowym.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>
	Dodatkowe przepisy	Instytut Transportu Samochodowego	<p>W art. 61 aktualnej ustawy prd proponujemy zmienić treść na: ust. 9 4) ładunek bagaż wystający z tyłu samochodu osobowego lub ładunek wystający z tyłu przyczepy ciągniętej przez samochód osobowy może być oznaczony chorągiewką barwy czerwonej o wymiarach co najmniej 50 x 50 cm, umieszczoną przy najbardziej wystającej krawędzi ładunku bagażu lub ładunku.</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Treść ustępu jest niespójna z definicją pojęcia samochodu osobowego, o której mowa w art. 2 ustawy prd.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p> <p>Nie proponujemy zmian w tym zakresie.</p> <p>Ładunek – pojęcie bardziej ogólne i pojemne.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>W art. 62 aktualnej ustawy prd proponujemy dodać nowy ustęp o treści: ust. 6 Dopuszczalne naciski osi, wymiary lub masy pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym określa rozporządzenie, o którym mowa w art. 66 ust. 5 niniejszej ustawy. Uzasadnienie art. 2 ust 35a ustawy prd odsyła do nieistniejących w bezpośredniej treści ustawy prd przepisów. Wybrane przepisy art. 62 dotyczące niektórych największych dopuszczalnych wymiarów pojazdów są nie wystarczające. Należy doprecyzować gdzie znajdują się wartości największych dopuszczalnych nacisków osi i mas dla pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u> Wykracza poza zakres projektu.</p>
			<p>W art. 70zs aktualnej ustawy prd proponujemy dodać nowy ustęp o treści: ust. 1a zakres i sposób przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w zakresie dopuszczenia do ruchu pojazdu zarejestrowanego, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych określonych dla danego pojazdu w przepisach dotyczących homologacji typu, których spełnienie wymagane jest przepisami w zakresie warunków technicznych pojazdów oraz wzory dokumentów z tym związanych; Uzasadnienie Nowe zadania dla jednostek homologacyjnych powinny być szczegółowo opisane w przepisach wykonawczych.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD)	<p>W ustawie – Prawo o ruchu drogowym w art. 64 w ust. 1 pkt 1 powinien otrzymać następujące brzmienie: „1) uzyskania przez podmiot wykonujący przejazd zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii, wydawanego, w drodze decyzji administracyjnej, przez właściwy organ, a w przypadku pojazdu nienormatywnego należącego do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej pod warunkiem uzyskania zezwolenia</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u> Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wojskowego na przejazd drogowy, wydawanego przez właściwy organ wojskowy;”.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>W art. 64 ust. 1 pkt 1 doprecyzowano, że ruch pojazdu nienormatywnego jest dozwolony pod warunkiem uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii wydawanego w drodze decyzji administracyjnej przez właściwy organ, przy czym zezwolenie to zobowiązany jest uzyskać podmiot wykonujący przejazd pojazdem nienormatywnym. Obecne przepisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 22 czerwca 2012 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych (Dz.U. z 2012 r. poz. 764) pozwalają wystąpić o wydanie takiego zezwolenia każdemu zainteresowanemu podmiotowi. Jednakże niezwykle istotne jest, aby zezwolenie to było wydane dla podmiotu, który faktycznie wykonuje przejazd pojazdem nienormatywnym po drogach publicznych. Zaproponowany przepis uniemożliwi nieuprawnione użyczenie sobie tego samego zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego przez różne podmioty.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD)	<p>Art. 64 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym powinien otrzymać następujące brzmienie:</p> <p>„2. Zabrania się przewozu pojazdem nienormatywnym ładunków innych niż ładunek niepodzielny, jeżeli powodują one nienormatywność tego pojazdu w zakresie wielkości parametrów odpowiadających zezwoleniom kategorii III-VII, z wyłączeniem pojazdu nienormatywnego w zakresie zezwolenia kategorii IV wyłącznie w zakresie nacisków osi.”.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Obecne brzmienie art. 64 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym wyraża bezwzględny zakaz przewozu ładunków innych niż ładunek niepodzielny pojazdami nienormatywnymi w zakresie parametrów odpowiadających zezwoleniom kategorii III-VII, przy czym przepis ten w żaden sposób nie wiąże niepodzielności ładunku z nienormatywnością</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu. Sprzeczne z ideą zezwolenia IV kategorii, może skutkować intensywniejszym niszczeniem dróg publicznych.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>pojazdu – tak jak czyni to ustawodawca wskazując definicję ładunku niepodzielnego w dyrektywie 96/53/WE. Powoduje to sytuację, że ładunek o niewielkich rozmiarach, ale przewożony w ilości partii większej niż jedna, nie może być przewożony pojazdem, który sam w sobie jest pojazdem nienormatywnym np. w zakresie wymiarów zewnętrznych i w związku z tym posiada na ten przejazd zezwolenie odpowiedniej kategorii, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Sytuacje takie prowadzą do nieuzasadnionej odpowiedzialności administracyjnej podmiotów wykonujących przejazdy pojazdami nienormatywnymi z tytułu naruszenia przepisu art. 64 ust. 2 w obecnym brzmieniu. Zaproponowane brzmienie art. 64 ust. 2 w sposób jednoznaczny wskazuje, że zakaz wyrażony w tym przepisie obejmuje wyłącznie takie ładunki inne niż ładunki niepodzielne, których wymiary lub masa, jako całości (więcej niż jednej sztuki, opakowania itp.), bezpośrednio wpływają na nienormatywność poszczególnych parametrów pojazdów – w zakresie zezwoleń kategorii III-VII. Jedyny wyjątek od tej zasady stanowią pojazdy nienormatywne w zakresie nacisków osi określonych dla zezwolenia kategorii IV, a więc pojazdy o normatywnych wymiarach zewnętrznych, normatywnej masie całkowitej i naciskach osi przekraczających wartości dopuszczalne dla danej drogi, ale nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, poruszające się drogami krajowymi. Przepisy ustawy dopuszczają poruszanie się pojazdów nienormatywnych o normatywnych wymiarach zewnętrznych, normatywnej masie całkowitej i naciskach osi przekraczających wartości dopuszczalne dla danej drogi, ale nieprzekraczających wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t, przewożących ładunki podzielne, na podstawie zezwoleń kategorii I, a więc drogami gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi, których większość stanowi sieć dróg, na których dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnych naciskach pojedynczych osi 8 ton. Zasadnym wydaje</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>się, aby dopuścić ruch takich pojazdów również na drogach krajowych, których większość stanowi sieć dróg, na których dopuszcza się ruch pojazdów o dopuszczalnych naciskach pojedynczych osi 10 ton. Dlatego w art. 64 ust. 2 dodano wyjątek w postaci pojazdów nienormatywnych określonych dla zezwolenia kategorii IV, ale wyłącznie w zakresie nacisków osi.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Główny Inspektor Transportu Drogowego (GITD)	<p>Art. 140aa ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym powinien otrzymać następujące brzmienie: „3. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada się na: 1) podmiot wykonujący przejazd; 2) podmiot wykonujący czynności ładunkowe, jeżeli wykonał te czynności w sposób powodujący przekroczenie któregokolwiek z wymiarów, nacisków osi lub masy całkowitej pojazdu lub zespołu pojazdów, w stosunku do wartości dopuszczalnej lub wartości określonej w zezwoleniu, o którym mowa w art. 64 ust. 1 pkt 1; 3) podmiot wykonujący inne czynności związane z przejazdem pojazdu nienormatywnego, a w szczególności na organizatora transportu, nadawcę, odbiorcę, spedytora, podmiot wykonujący pilotowanie, jeżeli okoliczności lub dowody wskazują, że podmiot ten miał wpływ lub godził się na powstanie naruszenia określonego w ust. 1.”. Uzasadnienie: Zaproponowana zmiana art. 140aa ust. 3, w pkt 2 w sposób jednoznaczny reguluje odpowiedzialność podmiotu wykonującego czynności ładunkowe, który to podmiot, zgodnie z art. 43 ustawy – Prawo przewozowe, odpowiada za te czynności i w związku z tym ma obowiązek wykonać je w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi. W pkt 3 z kolei wskazano odpowiedzialność podmiotów wykonujących inne niż przewoźnik i załadowca czynności związane z przejazdem po drodze publicznej pojazdu nienormatywnego z naruszeniem przepisów niniejszej ustawy (np. nadawca, organizator przewozu, podmiot</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu. Wskazane przepisy są zmieniane projektem ustawy UC90.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			wykonujący pilotowanie pojazdu nienormatywnego, itp.).	
	Dodatkowe przepisy	Polski Związek Motorowy (PZM)	<p>Wprowadzenie do ustawy pojęcia „wyczynowego samochodu sportowego”.</p> <p>Nasz wniosek w tym zakresie uzasadniony jest Dyrektywą 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r., w której można znaleźć następujące stwierdzenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w art. 2 ust. 2 - „ Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy pojazdy zarejestrowane na ich terytorium, które eksploatowane lub użytkowane są w warunkach wyjątkowych i pojazdy, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych, takie jak pojazdy historyczne lub pojazdy wyczynowe ”, - w art. 2 ust. 3 - „Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badania zdatności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, oraz pojazdów wymienionych w ust. 2. <p>Przepisy w jednoznaczny sposób definiujące wymagania techniczne i formalne dla samochodów sportowych wprowadzone zostały w większości krajów europejskich, w tym we wszystkich krajach Grupy Wyszehradzkiej.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>
	Dodatkowe przepisy	Polski Związek Motorowy (PZM)	<p>Wydawanie zezwoleń na zorganizowania imprezy wymagającej wykorzystania dróg w sposób szczególny (art. 65) wyłącznie w przypadku zatwierdzenia jej regulaminu przez dany związek sportowy.</p> <p>Obecnie w Polsce odbywa się wiele komercyjnych imprez organizowanych przez osoby fizyczne, które w dużej części bazują na przepisach i regulaminach polskich związków sportowych. Podmioty te organizując imprezy nie przykładają należytej wagi do</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			zapewnienia odpowiedniego zabezpieczenia przeciwpożarowego, medycznego itp. na takim poziomie, jaki jest standardem stosowanym przez polskie związki sportowe w czasie imprez organizowanych zgodnie z obowiązującymi regulacjami międzynarodowymi i krajowymi. W przypadku zawodów motorowych regulacje te wynikają z prowadzonej przez PZM i Międzynarodową Federację Samochodową (FIA) wieloletniej analizy przypadków mających związek z bezpośrednim bezpieczeństwem zawodników, a także kibiców, nie tylko w czasie zawodów organizowanych w Polsce, ale również na całym świecie, a w przypadku wyścigów górskich również z wydanej dla danej trasy (drogi publicznej) homologacji, opracowanej przez Zespół ds. Tras i Torów PZM.	
	Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (SITK)	<p>... uwaga dotyczy pozostawieniu w niezmienionej formie artykułu 2 par 39 dotyczącej definicji pojazdu zabytkowego. W chwili obecnej jest to pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami. ...</p> <p>Propozycja</p> <p>Proponujemy przyjąć definicję pojazdu zabytkowego z Dyrektywy Parlamentu Europejskiego nr 2014/45/UE o następującej treści:</p> <p>Pojazd zabytkowy to pojazd, który spełnia wszystkie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> - został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu, - jego określony typ, zdefiniowany w odnośnym prawie unijnym lub krajowym, nie jest już produkowany, - jest zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym i nie dokonano w nim żadnych zasadniczych zmian właściwości technicznych jego głównych podzespołów; 	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>lub zastosować następującą definicję pojazdu zabytkowego: Pojazd zabytkowy to napędzany mechanicznie pojazd drogowy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. który ma co najmniej 30 lat; 2. który jest zachowany i utrzymywany w stanie historycznie poprawnym, bez istotnych zmian podwozia, karoserii, układu kierowniczego, hamulcowego, systemu napędowego lub zawieszenia i silnika. Uszkodzone lub zużyte części, akcesoria i podzespoły mogą zostać zastąpione, pod warunkiem że pojazd jest zachowany i utrzymany w odpowiednim stanie historycznym; 3. który nie jest używany jako środek codziennego transportu; 4. Jeżeli kryterium wieku nie może być zastosowane, pojazd może zostać uznany za zabytkowy pod warunkiem spełnienia jednych z poniższych cech: <ol style="list-style-type: none"> a. Posiada unikalne rozwiązania konstrukcyjne; b. Dokumentuje znaczące etapy rozwoju techniki motoryzacyjnej; c. Był związany z istotnymi wydarzeniami historycznymi; d. Był używany przez osoby powszechnie uznane za wyjątkowo ważne; e. Ma związek z ważnymi osiągnięciami sportowymi; f. Posiada oryginalne wykonanie lub został odrestaurowany; g. Został odtworzony wiernie, zgodnie z technologią z okresu jego produkcji 	
	<p>Dodatkowe przepisy W art. 1 pkt 9 (w art. 66a po ust. 2a proponuje się dodać ust. 3)</p>	<p>Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego – SRS Ekspertmot</p>	<p>W art. 66a ustawy w normie dotyczącej nadawania cech identyfikacyjnych pojazdu postulujemy w po ust. 2a wprowadzenie zmodyfikowanej treści ust. 3 w brzmieniu: Okoliczności, o których mowa w ust 2 powinny być potwierdzone pisemną opinią rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79?; opinia powinna wskazywać pierwotną cechę identyfikacyjną lub jednoznacznie wykluczać ingerencję w pole numerowe w celu umyślnego jej zniszczenia lub zafałszowania albo wskazywać na brak oryginalnie umieszczonej cechy identyfikacyjnej.” Obecne uregulowania prawne zawarte w ust. 3 art. 66a ustawy, obligują do wykonania opinii przez rzeczoznawcę samochodowego w przypadku</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>nadawania cech identyfikacyjnych, gdy cecha uległa skorodowaniu lub została zniszczona podczas wypadku drogowego albo podczas naprawy oraz w przypadku pojazdu zabytkowego, w którym cecha identyfikacyjna nie została umieszczona. W naszej ocenie, kwestia wykluczenia ingerencji w pole numerowe lub jego prawidłowej dalszej identyfikacji i pewności, co do tożsamości pojazdu i wydanych dla niego dokumentów rejestracyjnych jest kluczowa dla bezpieczeństwa obrotu gospodarczego i nie powinna się ograniczać tylko do dwóch ww. przypadków. Zatem postulujemy rozciągnięcie obowiązku wykonania opinii w wszystkich wypadkach określonych w art. 66a ust. 2 projektu tj. m.in. w sytuacji badań pojazdu marki „SAM”, lub wymiany ramy lub podwozia w celu wykluczenia istnienia na nadwoziu lub ramie starych wprowadzający w błąd diagnostę podczas badania lub podczas kontroli ruchu drogowego numerów VIN; w przypadku odzyskania pojazdu po kradzieży, nabycia na licytacji publicznej w celu pewnego i niezaprzeczalnego potwierdzenia lub wykluczenia tożsamości pojazdu oraz faktu całkowitego zatarcia numeru VIN. Jesteśmy także za pozostawieniem obecnego obowiązku uzyskania opinii rzeczoznawcy w przypadku zatarcia lub sfalszowania cechy identyfikacyjnej, a także w przypadku nadania takiego numeru pojazdowi zabytkowemu.</p>	
		<p>Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych</p>	<p>W art. 66a ustawy dotyczącej nadawania cech identyfikacyjnych pojazdu w treści ust. 3 w brzmieniu: „3. Okoliczności, o których mowa w ust. 2 pkt. od 1 do 7 powinny być potwierdzone pisemną opinią rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art 79a; opinia powinna wskazywać pierwotną cechę identyfikacyjną lub jednoznacznie wykluczać ingerencję w pole numerowe w celu umyślnego jej zniszczenia lub zafałszowania albo wskazywać na brak oryginalnie umieszczonej cechy identyfikacyjnej.” Obecne uregulowania prawne zawarte w ust. 3 art. 66a ustawy, obligują do wykonania opinii przez rzeczoznawcę samochodowego w przypadku nadawania cech identyfikacyjnych, gdy cecha uległa skorodowaniu lub</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>została zniszczona podczas wypadku drogowego albo podczas naprawy oraz w przypadku pojazdu zabytkowego, w którym cecha identyfikacyjna nie została umieszczona. W naszej ocenie, kwestia wykluczenia ingerencji w pole numerowe lub jego prawidłowej dalszej identyfikacji i pewności, co do tożsamości pojazdu i wydanych dla niego dokumentów rejestracyjnych jest kluczowa dla bezpieczeństwa obrotu gospodarczego i nie powinna się ograniczać tylko do dwóch ww. przypadków. Zatem wnioskujemy o nałożenie obowiązku wykonania opinii we wszystkich wypadkach określonych w art. 66a ust. 2 tj. m.in. w sytuacji badań pojazdu marki „SAM”, lub wymiany ramy lub podwozia w celu wykluczenia istnienia na nadwoziu lub ramie starych wprowadzających w błąd diagnostę podczas badania lub podczas kontroli ruchu drogowego numerów VIN; w przypadku odzyskania pojazdu po kradzieży, nabycia na licytacji publicznej w celu pewnego i niezaprzecznego potwierdzenia lub wykluczenia tożsamości pojazdu oraz faktu całkowitego zatarcia numeru VIN. W jednakowym stopniu dotyczy to również pojazdów zabytkowych.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego – SRS Ekspertmot	<p>W proponowanym w projekcie w art. 86 proponujemy rozważenie dodania nowego ust. 4a w brzmieniu; „Stacja kontroli pojazdów Oddziału Terenowego Transportowego Dozoru Technicznego może współpracować z rzeczoznawcami samochodowymi, o których mowa w art. 79a.” Proponowany w projekcie z 29 kwietnia 2016 r. system zakłada w art. 86 powstanie nowego rodzaju stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez Oddział Terenowy TDT. Zgodnie z ust. 4 pkt 4 i ust. 6 ww. artykułu stacje te mają posiadać wyłączność na przeprowadzenie najtrudniejszych do wykonania badań technicznych mających największy wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. W związku z tym, że już wyżej wskazaliśmy, że w przypadku zmian konstrukcyjnych opinia rzeczoznawcy samochodowego powinna być obligatoryjna, nic nie stoi na przeszkodzie, aby to także rzeczoznawca oceniał jej poprawność. Nie ulega także żadnej dyskusji, że badania autobusów</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Diagnosta bezpośrednio ocenia stan techniczny pojazdu, dodatkowy udział rzeczoznawcy jest zbędny i prowadzi do zwiększenia kosztów badania.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>jak również pojazdów ADR mają istotnie największy wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym dla wielu osób. Zatem zasadnym jest przyjęcie rozwiązania, w którym jakość badania byłaby znacznie podwyższona, co może tylko pozytywnie wpłynąć na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Także rzetelne badanie pojazdów zabytkowych wymaga daleko większej wiedzy, niż tylko taka, jaką można zdobyć po ukończeniu kursu na diagnostę samochodowego.</p>	
	<p>Dodatkowe przepisy</p>	<p>Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych</p>	<p>W proponowanym w projekcie w art. 86 proponujemy rozważenie dodania nowego ust. 4a w brzmieniu; „Stacja kontroli pojazdów Oddziału Terenowego Transportowego Dozoru Technicznego powinna współpracować z rzeczoznawcami samochodowymi, o których mowa w art. 79a.” Proponowany w projekcie z 29 kwietnia 2016 r. system zakłada w art. 86 powstanie nowego rodzaju stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez Oddział Terenowy TDT. Zgodnie z ust. 4 pkt 4 i ust. 6 ww. artykułu stacje te mają posiadać wyłączność na przeprowadzenie najtrudniejszych do wykonania badań technicznych mających największy wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. W związku z tym, że już wyżej wskazaliśmy, że w przypadku zmian konstrukcyjnych opinia rzeczoznawcy samochodowego powinna być obligatoryjna, w związku z tym to także rzeczoznawca powinien oceniać jej poprawność. Nie ulega także żadnej wątpliwości, że badania autobusów jak również pojazdów ADR mają istotnie największy wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym dla wielu osób. Zatem zasadnym jest przyjęcie rozwiązania, w którym jakość badania byłaby znacznie podwyższona, co może tylko pozytywnie wpłynąć na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Także rzetelne badanie pojazdów zabytkowych wymaga daleko większej wiedzy, niż tylko taka, jaką można zdobyć po ukończeniu kursów na diagnostę samochodowego.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Diagnosta bezpośrednio ocenia stan techniczny pojazdu, dodatkowy udział rzeczoznawcy jest zbędny i prowadzi do zwiększenia kosztów badania.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Dodatkowe przepisy	Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych	<p>W art. 83 ust. 3 proponujemy dodanie pkt. 7 "7. powinna posiadać mobilny system monitoringu do zastosowania na każdym stanowisku badawczym."</p> <p>Dotychczasowy zapis oraz propozycje dotyczące nadzoru nie obejmują obligatoryjnego wprowadzenia monitoringu o charakterze mobilnym na stanowiskach badawczych. Podobny system funkcjonuje w innych krajach. Np. w USA badający pojazd posiadają kamery na kaskach. Wprowadzenie systemu będzie posiadało wiele zalet m.in. jest prostym i szybkim sposobem na ewentualne dowody z przebiegu badań technicznych w przypadkach procesowych.</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>
	Dodatkowe przepisy	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM)	<p>W związku ze zmianami w art. 2 ustawy PoRD stanowiącym słownik dla tej ustawy, proponujemy uregulowanie kilku kwestii dotyczących mas pojazdów. Po pierwsze proponujemy doprecyzowanie pkt 53 zawierającego definicję masy własnej pojazdu, w szczególności co rozumiemy pod pojęciem „normalnego wyposażenia”. Czy jest to wyposażenie standardowe dla danej wariantowo-wersji czy jest to także „wyposażenie dodatkowe” opisane w rozporządzeniu Nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. U. UE. L. z 2012 r. Nr 353, str. 31) ?</p> <p>Ponadto proponujemy wprowadzenie do słowniczka ustawowego definicji „rzeczywistej masy pojazdu” i w związku z tym weryfikację pojęcia zawartego w art. 2 pkt 56 „dopuszczalnej ładowności”. Ze względu na brak doprecyzowania pojęcia „masy własnej” zarówno w ustawie PoRD jak i dyrektywie Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. U. UE. L. z 1999 r. Nr 138, str. 57 z późn. zm.), pojęcie „dopuszczalnej ładowności” wprowadza w błąd potencjalnych użytkowników pojazdów i jest wykorzystywane przez zagraniczne służby kontrolne do</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			zatrzymywania dowodów rejestracyjnych pojazdów. Wynika to z faktu, że jako „masa własna” pojazdu podawana jest „masa pojazdu gotowego do jazdy” pomniejszona o znormalizowaną masę kierowcy. Jednakże w ten sposób obliczona „dopuszczalna ładowność” jest praktycznie zawsze większa od tej rzeczywistej ładowności, gdyż nie uwzględnia „wyposażenia dodatkowego”. W związku z tym proponujemy aby „dopuszczalna ładowność” była różnicą „dopuszczalnej masy całkowitej” i „rzeczywistej masy pojazdu”.	
	Dodatkowe przepisy	DEKRA Polska	Proponujemy ... zgodnie z Artykułem 5, pkt. 4 Dyrektywy, wprowadzenie obowiązku badania technicznego pojazdu w przypadku, gdy pojazd osiągnął przebieg 160 tys. km. Z badań DEKRA wynika, iż prawdopodobieństwo wystąpienia usterek w pojazdach istotnie rośnie wraz wiekiem pojazdu. Można przyjąć, iż w przeważającej ilości przypadków duży przebieg jest analogiczny do dużego okresu eksploatacji (wieku pojazdu).	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Proponowany system i częstotliwość badań technicznych zapewnia w wystarczającym stopniu kontrolę stanu technicznego pojazdów.
	Dodatkowe przepisy	Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Proponujemy, aby zawód diagnosty był zawodem wpisywanym na ogólnokrajową listę diagnostów prowadzoną w TDT. Proponujemy jako wzór system właściwy dla rzeczoznawców samochodowych (tu nadzorowany przez TDT), a więc drogą Certyfikacji Personelu wg. PCA w uzgodnieniu z TDT (np. 4 ośrodki certyfikujące diagnostów np. wg zasad PZMot).	
	Dodatkowe przepisy	Uniwersytet Warmińsko – Mazurski Wydział Nauk Technicznych	Proponujemy aby wprowadzić sankcję w postaci punktów karnych oraz mandatów za brak ważnego badania technicznego.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u>
	Dodatkowe przepisy	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	Należy doprecyzować art. 72 o dokumenty, które wydaje TDT czyli dopuszczenie jednostkowe, decyzję o nadaniu unikalnego numeru rozpoznawczego, badanie odwoławcze w trybie art. 85, wynik badania dotyczącego zmian konstrukcyjnych. Decyzje te winny być znane organowi podczas procesu rejestracji, po stronie właściciela pojazdu powinno leżeć ich dołączenie do wniosku o rejestrację.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Podczas przerejestrowania pojazdu z innego powiatu właściciel pojazdu winien przedłożyć ważne zaświadczenie. Brak tego dokumentu powinno uniemożliwiać przerejestrowanie pojazdu. Dziś odbywa się to na zasadzie weryfikacji zapisu w dowodzie rejestracyjnym. Świadczy to także o pilnej potrzebie zmiany art. 72.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji (OSSWK)	<p>Należy doprecyzować art. 73. Starosta rejestruje pojazd w drodze decyzji administracyjnej dopuszczając go tym samym do ruchu. Tu w dalszym ciągu apelujemy o zmianę dotyczącą rejestracji pojazdów leasingowanych, które mogą być rejestrowane przez przedsiębiorców jako użytkowników (jest taka rubryka w dowodzie, ułatwi to identyfikację przy poszukiwaniu sprawcy zdarzenia drogowego i do lokalnych samorządów z siedzibą przedsiębiorcy powinny trafić podatki od środków transportowych), podobnie jak to się ma z podmiotami wielozakładowymi. Ponadto zmniejszy to kolejki w dużych wydziałach komunikacji, wspomże budżet mniejszych a przede wszystkim ułatwi życie przedsiębiorcom, bo załatwią sprawę w lokalnym wydziale do którego bliżej.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>
	Dodatkowe przepisy	Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL	<p>Dotyczy grupy samochodów wyczynowych (sportowych). Brak uregulowań dotyczących możliwości rejestrowania samochodów wyczynowych (sportowych), co do których Dyrektywa 2014/45/UE zezwala na ich wyłączenie z zakresu stosowania, jeżeli należą do grupy (art. 2 ust 2): „pojazdy eksploatowane lub użytkowane w warunkach wyjątkowych i pojazdy, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych, takie jak pojazdy historyczne lub pojazdy wyczynowe” natomiast art. 2 ust. 3 Dyrektywy zezwala aby: „Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badania zdatności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, oraz pojazdów wymienionych w ust. 2”.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Dodatkowe przepisy	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD)	Ponieważ w projekcie znajdują się zapisy zmieniające przepisy w zakresie przejazdów pojazdów nienormatywnych uważamy, że byłaby to odpowiednia pora, aby powrócić do tematu i problemów dotyczących zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych. Uważamy, że działania MIB powinny zmierzać w celu maksymalnego zwiększenia dostępności sieci drogowej dla pojazdów 11,5t poprzez dopuszczenie wszystkich dróg krajowych do takiego ruchu. Brak takich działań będzie najprawdopodobniej skutkować sankcjami ze strony Komisji Europejskiej, która w tej sprawie prowadzi już postępowanie wyjaśniające przeciwko Polsce. Dodatkowo na drogach lokalnych powinny pojawiać się nowe rozwiązania mające na celu ułatwienia ruchu samochodów z takim dop. naciskiem osi. Zmiany w ustawie prawo o ruchu drogowym powinny iść w kierunku np. możliwości wydawania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego kategorii I przez jednego zarządcę drogi na odcinki dróg zarządzanych przez innych zarządców, tak aby np. osoba zainteresowana nie musiała starać się o wydanie na przejazd jedną drogą u kilku zarządców oddzielnie. Również powinno być określone, że wypis z tego zezwolenia nie jest przypisany do konkretnego przewoźnika.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu. Projektowana ustawa nie zmienia ustawy o drogach publicznych.
	Dodatkowe przepisy	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej (IGKM)	W związku z faktem daleko idących zmian proponowanych w przedmiotowym projekcie wnioskujemy o dołączenie dodatkowego punktu. Chcielibyśmy wskazać anachroniczny zapis zabraniający przewożenia pasażerów w przyczepach autobusowych. W wielu krajach Europy (m.in. w Niemczech, Austrii, Szwajcarii i Estonii) w komunikacji miejskiej i regionalnej stosowane są nowoczesne przyczepy autobusowe szczególnie do szczytowych przewozów szkolnych. Do art. 63. 1 ust. 3. proponujemy wprowadzić zapis w postaci pkt. 5 o brzmieniu: „ 5). Osób w przyczepie autobusowej ciągniętej przez autobus komunikacji miejskiej lub podmiejskiej”. Konieczne jest tu równoległe zdefiniowanie na nowo warunków technicznych wymaganych w stosunku do przyczep autobusowych w stosownym rozporządzeniu wykonawczym.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	<p>Wnosimy - w przypadku kontynuowania prac nad projektem - o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie jednoznacznych ograniczeń w zakresie masy, napięcia prądu, maksymalnej mocy ciągłej i przyśpieszenia „urządzeń transportu osobistego” z napędem elektrycznym. 2. Wprowadzenie obowiązku stosowania przez pieszych korzystających z „urządzeń transportu osobistego” na drodze dla rowerów lub drodze dla rowerów i pieszych po zmiernych, w tunelach i w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza oświetlenia pozycyjnego (światło czerwone widoczne z tyłu, białe widoczne z przodu) oraz czerwonego światła odbłaskowego z tyłu o parametrach równorzędnych do określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów (D.U.2015.305) dla roweru i wózka rowerowego oraz posiadania urządzenia nadającego sygnał ostrzegawczy o nieprzeźrzości dźwięku. Widoczność światła pozycyjnych roweru w przypadku pieszych może być trudna do uzyskania, bo pieszy korzystający np. z deskorolki pochyla się, wygina i kieruje snop światła w różne strony. Zatem warunki techniczne oświetlenia pieszych (do czego nie wystarcza delegacja ustawowa do obecnych przepisów, które dotyczą wyłącznie pojazdów!) muszą uwzględnić widoczność oświetlenia pozycyjnego pod różnym kątem obserwacji, aby zminimalizować skutki zmiany pozycji ciała pieszego dla widoczności źródła światła. 3. Wprowadzenie obowiązku sygnalizowania zamiaru zmiany kierunku ruchu przez pieszego poruszającego się „urządzeniem transportu osobistego”, analogicznie jak kierujący rowerami. 4. Wprowadzenie dla pieszych poruszających się po drogach dla rowerów „urządzeniem transportu osobistego” obowiązku posiadania uprawnień równoważnych do kierowania rowerem 	<p><u>Uwagi częściowo uwzględnione.</u></p> <p>Przepisy dotyczące urządzeń transportu osobistego zostały doprecyzowane.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>lub uchylecia takich wymagań wobec kierujących rowerami i wózkami rowerowymi.</p> <p>5. Wprowadzenie dla pieszych korzystających z „urządzenia transportu osobistego” (w odróżnieniu od pieszego poruszającego się pieszo) jednoznacznego obowiązku stosowania się do art. 16 ust. 1 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (ruchu prawostronnego) oraz do znaków i sygnałów drogowych ustalających pierwszeństwo na drodze dla rowerów i w strefie zamieszkania, a także wyjaśnienie statusu pieszych poruszających się inaczej niż pieszo (przy pomocy „urządzeń transportu osobistego”) w strefach zamieszkania (oznaczonych znakiem D-40), w szczególności – czy muszą ustępować miejsca pieszym poruszającym się pieszo.</p> <p>6. Wprowadzenie obowiązku stosowania się przez pieszych korzystających z "urządzenia transportu osobistego” do przepisów w zakresie stanu po spożyciu lub pod wpływem alkoholu lub podobnie działających środków, analogicznie do kierujących rowerami.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Stowarzyszenie Miasta dla Rowerów	Innym kierunkiem działania powinna być zmiana definicji motoroweru w przytoczonym wyżej art. 2 pkt. 46 ustawy Prawo o Ruchu drogowym i wyłączenie z niej niektórych urządzeń z napędem elektrycznym, o precyzyjnie określonych pod kątem dopuszczalnej masy własnej, maksymalnej mocy ciągłej, maksymalnego napięcia zasilającego, maksymalnego przyśpieszenia, oświetlenia pozycyjnego itp. warunkach technicznych. Niezbędna jest też korekta definicji motocykla przez opisanie go jako pojazd napędzany nie tylko silnikiem spalinowym, ale również elektrycznym o mocy powyżej 4 kW lub słabszym, ale bez ograniczenia prędkości.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	Dodatkowe przepisy	Zielone Mazowsze	<p>1. Nowelizacja PoRD powinna zostać rozszerzona o wykreślenie art. 129K Treść tego ustępu sugeruje, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przestrzeganie prawa przez kierowców jest wymagane w drodze wyjątku, tylko w miejscach gdzie zostali ostrzeżeni, że będzie ono egzekwowane, - nawet w tych miejscach może ono być w pewnym stopniu łamane. <p>Takie zapisy utrwalają wśród kierowców przekonanie, że prawo o ruchu drogowym, w tym zwłaszcza w zakresie przestrzegania ograniczeń prędkości, co do zasady nie powinno być przestrzegane. Takie nastawienie skutkuje tysiącami ofiar śmiertelnych każdego roku, przez co Polska zajęła stabilne miejsce na podium najbardziej niebezpiecznych państw w Unii Europejskiej i nie tylko. W 2010 r. Polska zrównała się w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (mierzonego w liczbie ofiar śmiertelnych wypadków na milion mieszkańców) z Azerbejdżanem, a w 2011 r. miała już gorsze wyniki niż Ukraina.</p> <p>Jak wskazuje Najwyższa Izba Kontroli, za Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020, „prędkość jest kluczowym czynnikiem wpływającym na prawdopodobieństwo zaistnienia wypadków drogowych i skalę ich skutków”. Dostrzega się przy tym powszechny charakter zjawiska przekraczania dozwolonej prędkości w Polsce (obejmujące blisko połowę kierowców), a niemal co trzeci wypadek, którego skutkiem są ofiary śmiertelne jest wynikiem nadmiernej prędkości, bądź jej niedostosowania do warunków drogowych. Program wskazuje na potrzebę usprawnienia systemu zarządzania prędkością, którego częścią jest "wymuszenie stosowania się kierujących do obowiązujących ograniczeń prędkości".</p> <p>Tymczasem artykuł 129h skutkuje utwaleniem nawyków</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>nieprzestrzegania ograniczeń:</p> <p>Punkt 1 ustępu 5 artykułu 129h wykluczył możliwość stosowania niskokosztowych działań prewencyjnych w postaci fotoradarów przenoszonych pomiędzy różnymi, ustawionymi na stałe punktami ("skrzynkami"). Tym samym, liczba miejsc, gdzie możliwa była poprawa w ten sposób bezpieczeństwa musiała zostać drastycznie ograniczona lub musiały zostać znacząco zwiększone wydatki na sprzęt i jego obsługę.</p> <p>Punkt 2 i 4 wykluczają możliwość wpajania uczestnikom ruchu przekonania, że prawo może być egzekwowane w każdym momencie, wprowadzając zasadę, że o ewentualnej możliwości jego egzekwowania kierowca będzie ostrzegany. Zapis ten wskazuje tym samym, że w miejscach, gdzie nie ma wyraźnych oznaczeń kontroli prędkości, prawo nie musi być przestrzegane.</p> <p>Punkt 3 podważa majestat prawa, uchylając obowiązek przestrzegania ograniczeń prędkości poprzez dopuszczenie ich przekraczania nawet o 50% (w przypadku np. strefy zamieszkania) bez ponoszenia konsekwencji. Utrwała to przekonanie, że jazda z prędkością wyższą niż dopuszczalna jest zachowaniem pochwalanym przez prawo.</p> <p>Tym samym ustęp ten powinien zostać uchylony lub zastąpiony zapisami odwrotnymi - w tym zakazującymi informowania publicznie o położeniu punktów pomiaru prędkości. Takie rozwiązanie zostało wprowadzone w Szwajcarii - kraju, gdzie wspomniany wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych jest od 15 lat dwukrotnie niższy niż w Polsce.</p>	
	Dodatkowe przepisy	Zielone Mazowsze	<p>Nowelizacja PoRD powinna zostać rozszerzona o ujednoznaczenie przepisów dotyczących pierwszeństwa pieszych na przejściach, tak by były one jednoznaczne i nie generowały niebezpiecznych zachowań ze strony kierowców, ani kuriozalnych interpretacji ze strony policji, takich jak stwierdzenie, że osiemdziesięciolatka o kulach „wtargnęła na jezdnię” i jest winna własnej śmierci na przejściu dla pieszych.</p> <p>W tym celu art. 13 ust. 1 zdanie drugie powinien otrzymać brzmienie: „1.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			Pieszy wchodzący na to przejście lub znajdujący się na nim ma pierwszeństwo przed pojazdem.”; w art. 26 ust. 1 powinien otrzymać brzmienie „1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który oczekuje bezpośrednio przed przejściem na możliwość przekroczenia jezdni, wchodzi na przejście lub znajduje się na nim.”	
	Komentarze Rządowy Proces Legislacyjny	Antoni Dąbrowski	Projekt jest napisany tylko jako uzupełnienie co powoduje trudną ocenę całości. Jest napisany "slangiem urzędniczym" trudno zrozumiałym dla użytkowników. Z tych powodów cały projekt powinien być napisany od nowa jako ustawa z tekstem kompletnym i językiem powszechnie zrozumiałym. Przepisy prawne mają być wygodne do stosowania przez użytkowników na a nie służyć wygodzie urzędników w ich opracowywaniu.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Projekt został opracowany zgodnie z zasadami techniki legislacyjnej.
	Uwagi osób fizycznych	Adrian Malinowski	Uwaga dotyczy „zmiany zasady obecnego badania technicznego jakiemu poddawane są pojazdy zdobywające miano pojazdu zabytkowego”.	<u>Uwaga ogólna.</u>
		Andrzej Walewski	Uwagi dotyczą kwestii osób posiadających uprawnienia rzeczoznawcy samochodowego.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Projektowane przepisy nie zmieniają regulacji w tym zakresie.
		Andrzej Kaczmarczyk	Uwagi dotyczą wprowadzenia obowiązku zatrudniania diagnostów na umowę o pracę.	<u>Uwaga ogólna.</u>
		Jacek Pędzich	1) art. 84 dotyczący opłat przed badaniem technicznym - moim zdaniem należałoby odstąpić od tego zapisu, gdyż wprowadza on pewien bałagan i utrudnienie. 2) ... uwaga dotyczy pobierania dodatkowych opłat na rzecz innych podmiotów. Do tej pory jeden podmiot po nowelizacji dochodzi następny. W tej sytuacji można by było zastosować jedną opłatą przekazywaną na jedno konto i tam następowałyby	<u>Uwagi nieuwzględnione.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>podział. Pomijam sposób pobierania przez SKP obecnej opłaty (1 zł), która nie jest przychodem firmy i wielokrotnie rodzi pytania klientów w jakim celu jest uiszczana. Teraz kwota 5 zł będzie powodowała większe nieporozumienia.</p> <p>3) Art. 84 ust. 2 po badaniu technicznym diagnosta wpisuje termin następnego badania do zaświadczenia ... Za wielki błąd oraz marnotrawstwo czasu i papieru uważam wystawianie zaświadczeń przy każdym badaniu. W obecnych czasach odchodzi się od formy papierowej a w dobie elektroniki i rozwiązań technicznych drukowanie zaświadczeń przy każdym badaniu jest krokiem w tył.</p> <p>4) Uwagi dotyczące uprawnień diagnostów - artykuł nakazujący zdobycie (uzupełnienie) przez diagnostów pełnych uprawnień nie ma uzasadnienia. Część diagnostów pracuje na stacjach podstawowych więc pełne uprawnienia nie są im potrzebne. Czytając dyrektywę europejską nie ma tam takich zapisów. Ponadto we wzorze kompetencji diagnosty są wyszczególnione różne zakresy uprawnień. Jeśli wszyscy mieliby pełen zakres, to po co są wyszczególniane różne zakresy uprawnień...</p>	
	Uwagi ogólne	Stowarzyszenie Kierowników Stacji Kontroli Pojazdów	<p>Na wstępie pragniemy zaznaczyć, że przedstawiony projekt ustawy wg naszej oceny zbyt szczegółowo odnosi się do poszczególnych kwestii. Ustawa prawo o ruchu drogowym w powszechnym odbiorze jest określana jako „KODEKS DROGOWY.”</p> <p>W związku z tym uważamy, że w większym zakresie szczegółowe regulacje odnoszące się do zmienianych kwestii w ustawie, powinny mieć odzwierciedlenie w większym zakresie aktach wykonawczych - rozporządzeniach.</p> <p>Ponadto pragniemy zwrócić uwagę, że w rozdziale 4 projektu „Stacje Kontroli Pojazdów’ art. 86 ust.4 zastrzeżone badania techniczne pojazdów dla stacji kontroli pojazdów TDT w pkt. 1, 2, 3, 4 są dobrze dotychczas przeprowadzone w innych upoważnionych stacjach.</p>	<u>Uwagi przesłane po terminie – data wpływu 14.12.2016 r.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Proponowane rozwiązanie ograniczy zakres działalności, publicznych stacji kontroli pojazdów.</p> <p>Uważamy, że dotychczasowe uregulowania w tej kwestii sprawdzają się dobrze w praktyce i nie widzimy potrzeby ich zmiany. Dla przewidzianych do powołania stacji kontroli pojazdów TDT naszym zdaniem powinny być zarezerwowane ściśle określone i ograniczone zadania: np. w zakresie rozpatrywania sporów pomiędzy właścicielem pojazdu, a stacją kontroli pojazdów wykonującą badanie techniczne pojazdu oraz przeprowadzanie badań technicznych pojazdów określonych w pkt. 5, 7. Wadliwie jest również uregulowana sprawa przekroczenia terminu badania technicznego pojazdu o ponad 30 dni.(pkt.l) Naszym zdaniem w takim przypadku powinna być uwzględniona faktyczna przyczyna przekroczenia terminu badania technicznego pojazdu, która miała zasadniczy wpływ na przekroczenie terminu badania, niezależne od woli właściciela pojazdu. Decyzję w tej sprawie powinien podejmować organ rejestracyjny, w którym pojazd jest zarejestrowany. Za takim rozwiązaniem przemawiają uzasadnione przyczyny niedotrzymania terminu badania technicznego pojazdu określonego w dowodzie rejestracyjnym pojazdu przez właściciela np.: (choroba właściciela, naprawa pojazdu itp.) przypadki zgłoszone wcześniej do organu rejestracji.</p> <p>W takich przypadkach uzasadnione jest dokonania badania technicznego, dla tych spóźnialskich w SKP położonej na terenie organu rejestracji pojazdu, który wcześniej ocenia te przyczyny spóźnienia. Brak jest uzasadnionych przesłanek, aby posiadacze pojazdów ponosili zwiększone opłaty, a ponadto pokonywali zbędne odległości</p> <p>Zastrzeżenia mamy również do propozycji określonych w art.86j ust. 5, który stanowi: „Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym” Wg naszej oceny przywilej ten, jak najbardziej powinien przysługiwać również</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>diagnostom. Zawód diagnosty jest zawodem publicznym, Diagnosta dokonując oceny stanu technicznego pojazdu i dopuszczając go do ruchu lub nie, podejmuje decyzję w imieniu władzy czyli państwa. Liczymy na uproszczenie procedur w zakresie badań technicznych pojazdów. Działające od wielu lat stacje kontroli pojazdów stały się profesjonalnymi jednostkami w zakresie oceny przydatności do ruchu badanych pojazdów. Należy zaznaczyć, że od dłuższego okresu czasu stan techniczny pojazdów nie jest najważniejszą przyczyną wypadków drogowych. Świadczy to o poprawnej działalności stacji kontroli pojazdów i dopuszczanie do ruchu wyłącznie sprawnych technicznie pojazdów.</p> <p>W projekcie ustawy nie określono procedury odwoławczej od decyzji Dyrektora TDT jako organu pierwszej instancji.</p>	
<u>Uwagi zgłoszone dodatkowo na etapie rządowych prac nad projektem</u>				
		Pisma i e-maile obywateli.	Wydłużenie okresu badania technicznego po terminie, który nie będzie powodował konieczności ponoszenia dodatkowej opłaty sanacyjnej.	<u>Uwaga uwzględniona</u> Zdecydowano aby opłatę sankcyjną ponosił właściciel lub posiadacz pojazdu dopiero po przekroczeniu o 45 dni terminu badania technicznego. Pierwotnie zakładano 30 dniowy okres bezsankcyjnego przeprowadzania badania po terminie.
		Pisma i e-maile obywateli.	Obniżenie opłaty sankcyjnej za badania techniczne po terminie.	<u>Uwaga uwzględniona</u> Obniżono opłatę sankcyjną za badanie techniczne po terminie do 50% wysokości badania podstawowego. Początkowo ta opłata miała wynosić 100% wysokości badania podstawowego.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in. PISKP, OZPTD, WSSKP.	Obniżenie opłat ponoszonych przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów, przewidzianych w pierwotnym projekcie ustawy.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Opłaty, które będą ponosić przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów oraz diagnosty pozostawiono w większości na poziomie określonym w dotychczasowych przepisach (zrezygnowano z ich podwyższenia). Dodatkowo obniżono opłatę za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz zrezygnowano z przeprowadzania, cyklicznych (co 5 lat) płatnych tzw. sprawdzeń (poświadczeń) dla skp.
		Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in. PISKP, OZPTD, WSSKP.	Podwyższenie (waloryzacja) opłat za badania techniczne	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Głównym postulatem było wprowadzenie wprost w ustawie – Prawo o ruchu drogowym mechanizmów korygujących, zwiększających cyklicznie stawki opłat za badania techniczne. Obecnie wysokość opłat jest stała i uregulowana w rozporządzeniu.
		Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in. PISKP, OZPTD, WSSKP.	Uznawanie tylko 3 miesiące praktyki w stacji kontroli pojazdów (SKP)	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zgodnie z zapisami Dyrektywy 2014/45/UE osoba ubiegająca się o uzyskanie uprawnień do wykonywania badań technicznych powinna posiadać odpowiednią wiedzę i zrozumienie zagadnień związanych z pojazdami w takich

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>obszarach jak mechanika, dynamika, dynamika pojazdu, silniki spalinowe, technologia materiałów, elektronika, elektryka, elektroniczne układy pojazdów, aplikacje informatyczne. W związku z powyższym ustawodawca wprowadził dla kandydatów na diagnostów wymóg posiadania odpowiedniego wykształcenia oraz praktyki. I tak w zależności od posiadanego przez kandydata na diagnostę wykształcenia, wymagana praktyka wynosi od 6 miesięcy do 3 lat. Wymagana praktyka może być odbyta w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów. Jednakże projektodawca celowa zastrzegł, że do okresu wymaganej praktyki można zaliczyć maksymalnie 3 miesiące praktyki odbytej w stacji kontroli pojazdów.</p> <p>To właśnie na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów kandydat na diagnostę może zapoznać się ze szczegółową budową pojazdu jak również jego podzespołów. Bezpośredni udział w pracach naprawczych pojazdów oraz ich obsługi gwarantuje zdobycie wiedzy i doświadczenia dot. rozwiązań technicznych stosowanych w pojazdach zarówno w zakresie</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>mechanicznym jak i elektronicznym. Jest formą uzupełnienia posiadanych umiejętności i wiadomości dot. budowy jak również diagnostyki pojazdów. Tak zdobyta i ugruntowana wiedza jest gwarancją wykonywana prawidłowo badań technicznych w stacji kontroli pojazdów. W tym miejscu należy zauważyć, że zgodnie z ustawą - Prawo o ruchu drogowym badanie techniczne wykonuje diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów. W związku z powyższym podczas praktyki w stacji kontroli pojazdów kandydat na diagnostę nie ma on możliwości przeprowadzać badań technicznych, a w konsekwencji nie zezwala na zdobycie przez niego wiedzy w odpowiednim zakresie. Przewidziane 3 miesiące praktyki w SKP ma na celu zapoznanie kandydata na diagnostę z zasadami organizacyjnymi, urządzeniami kontrolno-pomiarowymi oraz oprogramowaniem informatycznym stacji kontroli pojazdów.</p>
		<p>Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in. PISKP, OZPTD, WSSKP.</p>	<p>Archiwizacja wyników kontroli pomiarów analizatora spalin, rezygnacja w ustawie z 5 letniego vacatio legis (od 2023 r.)</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Pragniemy wyjaśnić, że w zakresie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, stanowiącym załącznik nr 4 do projektowanego rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania, wprowadzono obowiązek do 1 stycznia 2023r. wpisywania w uwagach do zaświadczenia wyników pomiaru z analizatora spalin dla silników o zapłonie iskrowym lub dymomierza dla silników o zapłonie samoczynnym, wyników pomiaru z urządzenia do kontroli działania hamulców. W związku z powyższym jak również mając na uwadze zagadnienia związane z przeciwdziałaniem zanieczyszczenia środowiska naturalnego (Program Czyste Powietrze) zdecydowano o zamieszczeniu informacji dot. pomiarów zanieczyszczeń gazowych pojazdów już od momentu wejścia w życie przedmiotowych przepisów. Docelowo przewiduje się wprowadzenie rozwiązań dzięki którym od 1 stycznia 2023 r. archiwizacja wyników pomiarów będzie dokonywana automatycznie. Takie rozwiązanie daje możliwość od początku obowiązywania przepisów możliwość archiwizacji danych w tym zakresie.</p>
		Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in.	Dlaczego w wydawaniu poświadczeń SKP nie uznajemy sukcesji (przedsiębiorcy uważają, że jest to niezgodne z kodeksem spółek handlowych).	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Proponowane brzmienie art. 86b ust. 9 projektowanej ustawy nie jest sprzeczny z obecnie obowiązującymi regulacjami KSH. W tym przypadku</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		PISKP, OZPTD, WSSKP.		<p>należy mieć na uwadze brzmienie Tytułu IV. KSH – Łączenie, podział i przekształcanie spółek.</p> <p>Spółki kapitałowe mogą łączyć się między sobą oraz ze spółkami osobowymi, ale spółka osobowa nie może być spółką przejmującą lub nowo zawiązaną. Z kolei spółki osobowe mogą się łączyć między sobą tylko poprzez zawiązanie spółki kapitałowej. Do wszystkich tych przypadków ma zastosowanie art. 494 § 2 KSH , w myśl którego na spółkę przejmującą albo spółkę nowo zawiązaną przechodzą z dniem połączenia w szczególności zezwolenia, koncesje oraz ulgi, które zostały przyznane spółce przejmowanej albo którejkolwiek ze spółek łączących się przez zawiązanie nowej spółki, chyba że ustawa lub decyzja o udzieleniu zezwolenia, koncesji lub ulgi stanowi inaczej.</p> <p>Dodatkowo spółki kapitałowe mogą się dzielić na dwie lub więcej spółek kapitałowych, przy czym nie jest dopuszczalny podział spółki akcyjnej, jeżeli kapitał zakładowy nie został pokryty w całości. Szczególną uwagę należy zwrócić na okoliczność, iż zgodnie z brzmieniem KSH podział spółek osobowych nie jest możliwy. Do sukcesji uniwersalnej praw spółek powstałych w wyniku podziału zastosowanie ma art. 531 § 2 KSH, zgodnie z którym na spółkę</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>przejmującą lub spółkę nowo zawiązaną powstałą w związku z podziałem przechodzą z dniem podziału bądź z dniem wydzielenia w szczególności zezwolenia, koncesje oraz ulgi, pozostające w związku z przydzielonymi jej w planie podziału składnikami majątku spółki dzielonej, a które zostały przyznane spółce dzielonej, chyba że ustawa lub decyzja o udzieleniu zezwolenia, koncesji lub ulgi stanowi inaczej.</p> <p>Niemalże analogiczna konstrukcja w KSH znajduje zastosowanie w przypadku przekształcanych spółek osobowych i spółek kapitałowych, bowiem w przypadku podmiotów przekształcanych stosuje się art. 553 § 2 KSH, który stanowi spółka przekształcona pozostaje podmiotem w szczególności zezwoleń, koncesji oraz ulg, które zostały przyznane spółce przed jej przekształceniem, chyba że ustawa lub decyzja o udzieleniu zezwolenia, koncesji albo ulgi stanowi inaczej.</p> <p>Ustawodawca nie pominął w swoich włączeniach także możliwości przekształcenia przedsiębiorcy prowadzącego jednoosobową działalność gospodarczą w spółkę kapitałową. Obszar sukcesji praw reguluje art. 5842 § 2 KSH - spółka przekształcona pozostaje podmiotem w szczególności zezwoleń, koncesji oraz ulg, które zostały przyznane przedsiębiorcy przed jego</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>przekształceniem, chyba że ustawa lub decyzja o udzieleniu zezwolenia, koncesji albo ulgi stanowi inaczej.</p> <p>Zgodnie z powyższymi regulacjami KSH proponowane brzmienie art. 86b ust. 9 w żaden sposób nie stanowi naruszenia przedmiotowego kodeksu. Art. 86b ust. 9 projektu ustawy o zmianie ustawy – prawo o ruchu drogowym stanowił będzie w tym zakresie przepis materialnoprawny o charakterze szczególnym stanowiącym wyjątek od ogólnej zasady, co jest w pełni dopuszczalne. W tym przypadku będzie miała miejsce „ograniczona” sukcesja w odniesieniu do stosunków administracyjnych (patrz Wyrok WSA w Warszawie VI SA/Wa 2906/15). Art. 494 § 2 i inne przywołane przepisy KSH pełnią rolę swego rodzaju "wypełniacza luk" w przepisach szczególnych. Przewidziana w nim zasada ograniczonej sukcesji uniwersalnej znajdzie zastosowanie dopiero wówczas, gdy ustawa szczególna, odnosząca się do określonych praw lub obowiązków o charakterze administracyjnoprawnym, nie reguluje dopuszczalności ich przejścia na inny podmiot, a decyzja administracyjna, będąca bezpośrednim źródłem tych uprawnień, nie wyłącza ich sukcesji na inny podmiot (por. M. J. Nowak, Z. Olech, Regulacja sukcesji</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>administracyjnoprawnej w Kodeksie spółek handlowych, Przegląd Prawa Handlowego z 2008 r., nr 1, s. 43). Jak już zostało wspomniane, w tym przypadku przepisem szczególnym jest projektowany art. 86b ust. 9. Wprowadzenie przedmiotowej regulacji ma zapewnić stałość obrotu gospodarczego oraz zgodne z prawem przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, bowiem ma zagwarantować że każdy przedsiębiorca (powstały przez wydzielenie, zawiązanie, etc.) będzie dysponował warunkami lokalowymi i wyposażeniem kontrolno-pomiarowym zezwalającymi na przeprowadzanie badań na wysokim poziomie.</p>
		<p>Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in. PISKP, OZPTD, WSSKP.</p>	<p>Dlaczego mają się podpisywać wszystkie osoby uprawnione do reprezentacji przedsiębiorcy prowadzącego skp.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Oświadczenie wskazane w art. 86d ust. 3 ma na celu zapewnić legalność i przejrzystość działań podejmowanych przez przedsiębiorców, a także ma zagwarantować niezbędne minimum wiedzy do wykonywania profesjonalnej działalności gospodarczej, której to możliwość wykonywania powierza im samo państwo. Jeśli zatem ustawodawca przewidział różne modele reprezentacji przedsiębiorców, niezależnie od modelu reprezentacji wybranego przez przedsiębiorcę, każda</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>z osób uprawnionych do ww. reprezentacji winna podpisać oświadczenie, o którym mowa w projektowanym art. 86d ust. 3. Istotą bowiem reprezentacji jest fakt, iż uprawniony do reprezentacji może podejmować czynności względem osób trzecich, tj. „na zewnątrz spółki”. Może dojść do sytuacji kiedy dla jednego podmiotu gospodarczego do reprezentacji będzie uprawnionych kilka osób, a choćby jedna przekaze dane niezgodne z prawdą bądź też będzie podejmowała działania kiedy to przedsiębiorca nie będzie spełniał wymogów stawianych przez ustawę PRD. Dlatego, dla wyeliminowania takich okoliczności, proponowany art. 86d ust. 5 zdaje się być zasadny.</p>
		<p>Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in. PISKP, OZPTD, WSSKP.</p>	<p>Badanie arbitrażowe – przedsiębiorcy uważają, że będzie dochodziło do przekłamań np. osoba przyjedzie na badane techniczne niesprawnym pojazdem, po czym go naprawi i pojedzie na badanie arbitrażowe żeby specjalnie oskarżyć diagnostę lub SKP (podważyć prawidłowość wydanego zaświadczenia).</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Ustawodawca mając na uwadze interes społeczny wprowadził możliwość zweryfikowania prawidłowości wykonania przez diagnostę badania technicznego. W tym celu zawarł regulację dającą możliwość właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu przedstawiania pojazdu do ponownego badania, które wykona Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie wskazano w jakim terminie pojazd ma zostać przedstawiony do badania – do 2 dni od dnia przeprowadzenia badania. W tym miejscu należy</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>zauważyć, że wskazanym do przeprowadzenia sprawdzających badań technicznych jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Jest to niezależny organ, który korzystając ze swojej wiedzy i doświadczenia będzie w stanie przeprowadzić przedmiotowe badanie obiektywnie i wydać wiarygodną jego ocenę. Dokonanie napraw już po dokonaniu badania technicznego, przy obecnym zapisywaniu danych z badania technicznego, będzie łatwe do wykrycia przez wyspecjalizowanych diagnostów samochodowych zatrudnionych w TDT.</p>
		<p>Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in. PISKP, OZPTD, WSSKP.</p>	<p>Żądanie przez przedsiębiorców, wprowadzenia np. 2 letniego okresu przedawnienia, niedopełnienia przez przedsiębiorców prowadzących skp obowiązków, o których mowa w art. 86i ust. 1 i 2, skutkujących rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenie skp.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Po dokładnej analizie postulat przedsiębiorców uzupełniono uzasadnienie do projektu. Cyt.: „...Powyższe wymagania są podstawą do wykonania prawidłowo badań technicznych jak również do zapewnienia potwierdzenia wykonania i ewidencjonowania tych badań. Nie przestrzeganie tych wymagań stanowi rażące naruszenie przepisów, <i>jednak pomimo to dopiero dwukrotne stwierdzenie tego samego naruszenia wykazanego w osobnych kontrolach będzie skutkowało wykreśleniem z rejestru.</i>” Tak więc uwzględniono postulat przedsiębiorców, że dwukrotne</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>stwierdzenie tego samego naruszenia musi zostać wykazane przez organ nadzoru w osobnych kontrolach (nie podczas jednej kontroli).</p> <p><i>„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. 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.</i></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>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 wyrażona w art. 11 oraz z wyrażoną w art. 8 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 do wykonywania działalności gospodarczej oraz wskazać dlaczego w jego ocenie nieprawidłowości stanowią, w świetle przesłanek ustawowych, o rażącym naruszeniu warunków wykonywania tej działalności.”</p>
		<p>Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in. PISKP, OZPTD, WSSKP.</p>	<p>Transportowy Dozór techniczny będzie konkurencją wobec przedsiębiorców prowadzących komercyjne stacje kontroli pojazdów.</p>	<p>Uwaga uwzględniona (wyjaśniona).</p> <p>Badania techniczne oprócz czynności związanych z nadawaniem cech identyfikacyjnych oraz tabliczek znamionowych zastępczych, <u>pozostają w wyłącznej kompetencji komercyjnych stacji kontroli pojazdów</u> (tak jak dotychczas).</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>Należy wyraźnie zaznaczyć, że zakres kompetencji przyznany projektem ustawy Dyrektorowi TDT w obszarze przeprowadzania badań technicznych pojazdów <u>nie stanowi konkurencji wobec przedsiębiorców prowadzących komercyjne stacje kontroli pojazdów.</u></p> <p>Nowy projekt zakłada również, znaczne ograniczenia w zakresie badań technicznych wykonywanych przez Dyrektora TDT. Jednakże dla zapewnienia pełnej kompletności systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych oraz maksymalnego podniesienia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym Dyrektorowi TDT zostały przyznane wyłączne kompetencje do przeprowadzania szczególnego rodzaju badań technicznych pojazdów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dodatkowe badania techniczne pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian 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, zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>autobus lub zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny,</p> <ul style="list-style-type: none"> - ponowne badania techniczne pojazdu, przeprowadzane na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu albo organu rejestrującego, w przypadku, gdy istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne przeprowadzone w stacji kontroli pojazdów zostało wykonane niezgodnie z przepisami prawa. <p>Obecny projekt jednoznacznie przesądza, że Dyrektor TDT będzie wykonywał swoje czynności <u>przy wykorzystaniu już istniejącej infrastruktury SKP</u> za pomocą zatrudnionych diagnostów. Zgodnie z przyjętymi założeniami, Dyrektor TDT będzie wynajmował SKP (oferty wyłonione w trybie przetargu).</p>
		<p>Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in. PISKP, OZPTD, WSSKP.</p>	<p>Kary administracyjne nałożone na przedsiębiorców nie mogą stanowić przychodu Transportowego Dozoru Technicznego.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona (wyjaśniona).</u></p> <p>Zrezygnowano z przekazywania Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego środków finansowych z kar administracyjnych nałożonych na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów. Aktualny projekt ustawy przewiduje, że kary nakładane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego na ww. przedsiębiorców i diagnostów</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				będą stanowiły dochód budżetu państwa. Takie rozwiązanie nie będzie budzić wątpliwości, co do intencji organu nakładającego karę oraz jest bardziej przejrzyste, ponieważ nakładając karę organ kontroli nie kieruje się przesłanką związaną z osiągnięciem przychodu.
		Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in. PISKP, OZPTD, WSSKP.	Określenie przypadków kiedy osoba będzie zwolniona z opłaty za badania po terminie.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Zwolnienie z dodatkowej opłaty za badanie techniczne pojazdu po terminie, w przypadku czasowego wycofania pojazdu z ruchu.
		Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in. PISKP, OZPTD, WSSKP.	Karanie zarówno przedsiębiorcy prowadzącego stacje kontroli pojazdów jak i diagnosty – nie zawsze jest zasadne.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Poprawiono przepisy w zakresie karania jednocześnie przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów i diagnostów. Wprowadzona obecnie formuła odróżnia przypadki kiedy karany będzie diagnosta, a kiedy przedsiębiorca. Więc przedsiębiorca nie będzie odpowiadał za celowe zaniedbania diagnosty i odwrotnie.
		Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in. PISKP, OZPTD, WSSKP.	Przedstawione zostały wątpliwości co do wyliczania okresu obowiązkowej praktyki i przejścia obowiązkowych szkoleń.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Doprecyzowano, że okres wymaganej praktyki liczony jest niezależnie od terminu przejścia wymaganych szkoleń diagnosty, w celu uzyskania świadectwa kompetencji diagnosty uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych na stacji kontroli pojazdów.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść/streszczenie uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		Organizacje reprezentujące stacje kontroli pojazdów m.in. PISKP, OZPTD, WSSKP.	Brak możliwości wykonywania badań technicznych własnego pojazdu, na stacji kontroli pojazdów, której jest się właścicielem.	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Wprowadzono przepisy dające możliwość wykonywania przez właściciela pojazdów badania technicznego na własnej stacji kontroli pojazdów (właściciele zajadnani autobusowych, właściciele dużej floty samochodowej, którzy zainwestowali duże środki finansowe w budowę własnych SKP). Projektując te przepisy uwzględniono jednocześnie obowiązek zachowania przez diagnostę odpowiedniego poziomu obiektywności i bezstronności, czego jednoznacznie wymaga wdrażana Dyrektywa 2014/45/UE.</p>

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		USTAWA O ZMIANIE USTAWY - PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO		Dyrektywa 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51)			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. Red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
		T / N			
Dyrektywa 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51)					
Art. 1	Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne wymogi dotyczące systemu okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowanych na drogach publicznych.	N	-	-	-
Art. 2 ust. 1	Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h i należących do następujących kategorii zdefiniowanych w dyrektywie 2002/24/WE, dyrektywie 2003/37/WE i dyrektywie 2007/46/WE: – pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające nie więcej niż osiem	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 1 i 13)	Art. 81. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać je do badania technicznego. 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	-

	<p>miejsz siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy ,</p> <ul style="list-style-type: none"> – kategoria pojazdów M1, – pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy, – kategorie pojazdów M2 i M3, – pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton, – kategoria pojazdów N1, – pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony – kategorie pojazdów N2 i N3, –przyczepy zaprojektowane i skonstruowane do przewozu towarów lub osób, a także do celów zamieszkania przez osoby, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony , – kategorie pojazdów O3 i O4, – od dnia 1 stycznia 2022r. pojazdy dwu lub trzykołowe, – kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, –ciągniki kołowe kategorii T5 użytkowane głównie na drogach publicznych, o maksymalnej prędkości projektowej przekraczającej 40 km/h. 			badaniom technicznym.	
Art. 2	Państwa członkowskie mogą wyłączyć z	T	Art. 1	Art. 2	-

ust. 2	<p>zakresu stosowania niniejszej dyrektywy następujące pojazdy zarejestrowane na ich terytorium:</p> <ul style="list-style-type: none"> – pojazdy eksploatowane lub użytkowane w warunkach wyjątkowych i pojazdy, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych, takie jak pojazdy historyczne lub pojazdy wyczynowe, – pojazdy objęte immunitetem dyplomatycznym, – pojazdy użytkowane przez siły zbrojne, siły odpowiedzialne za utrzymanie ładu i porządku, służby pożarnicze, służby ochrony cywilnej lub służby pogotowia i ratownictwa, – pojazdy użytkowane do celów rolniczych, ogrodniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa jedynie na terytorium danego państwa członkowskiego i głównie na obszarze prowadzenia takiej działalności, w tym na drogach polnych, leśnych lub na polach rolniczych, – pojazdy użytkowane wyłącznie na małych wyspach lub w obszarach słabo zaludnionych, – pojazdy specjalistyczne przewożące wyposażenie cyrków i wesołych miasteczek o maksymalnej prędkości projektowej nieprzekraczającej 40 km/h i eksploatowane jedynie na terytorium danego państwa członkowskiego, – pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, w przypadku gdy państwa członkowskie wprowadziły skuteczne alternatywne środki bezpieczeństwa dla pojazdów dwu- lub 		<p>pkt 2 lit. a (art. 2 pkt 39), art. 1 pkt 11 lit. b (art. 72 ust. 3), art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 1 i 13 oraz lit. b (art. 86m ust. 1)</p>	<p>39) pojazd zabytkowy – pojazd, który spełnia łącznie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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; <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Art. 86m. 1. Do 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</p>	
--------	---	--	--	---	--

	trzykołowych, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiednich statystyk bezpieczeństwa ruchu drogowego z ostatnich pięciu lat. Państwa członkowskie informują Komisję o takich wyłączeniach.			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.	
Art. 2 ust. 3	Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badania zdatności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, oraz pojazdów wymienionych w ust. 2.	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 1 i 13, art. 83 ust. 1)	Art. 81. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać je do badania technicznego. 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. Art. 83. 1. Właściciel lub posiadacz tramwaju albo trolejbusu jest obowiązany przedstawić je do badania technicznego.	Krajowe wymogi w zakresie badań technicznych, wykraczające poza dyrektywę, dotyczą kategorii pojazdów: - O2; - L1e, L2e, L6e; - T ₁ , T ₂ , T ₃ , T ₄ ; oraz pojazdów zabytkowych użytkowanych zarobkowo, tramwajów, trolejbusów.
Art. 3	Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się jedynie następujące definicje: 1) „pojazd” oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę; 2) „pojazd silnikowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd na kołach, który porusza się dzięki własnemu napędowi, osiągający maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h; 3) „przyczepa” oznacza każdy pojazd na kołach niemający własnego napędu, zaprojektowany i skonstruowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd silnikowy; 4) „naczepa” oznacza każdą przyczepę	N			-

<p>przeznaczoną do doczepienia do pojazdu silnikowego w taki sposób, że częściowo spoczywa ona na pojeździe silnikowym oraz istotna część jej masy oraz masy jej ładunku obciąża pojazd silnikowy;</p> <p>5) „pojazd dwu- lub trzykołowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd dwukołowy, z przyczepą motocyklową lub bez niej, oraz każdy pojazd trzykołowy lub czterołowy;</p> <p>6) „pojazd zarejestrowany w państwie członkowskim” oznacza pojazd, który jest zarejestrowany lub dopuszczony do użytku w państwie członkowskim;</p> <p>7) „pojazd historyczny” oznacza każdy pojazd, który jest uznany za historyczny przez państwo członkowskie rejestracji lub przez jeden z jego wyznaczonych organów dopuszczających i spełnia wszystkie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> – został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu, – jego określony typ, zdefiniowany w odnośnym prawie unijnym lub krajowym, nie jest już produkowany, – jest zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym i nie dokonano w nim żadnych zasadniczych zmian właściwości technicznych jego głównych podzespołów; <p>8) „posiadacz dowodu rejestracyjnego” oznacza osobę prawną lub fizyczną, na której nazwisko lub nazwę pojazd jest zarejestrowany;</p> <p>9) „badanie zdolności do ruchu drogowego” oznacza kontrolę zgodnie z załącznikiem I, której celem jest zapewnienie, aby pojazd mógł być bezpiecznie użytkowany</p>				
---	--	--	--	--

<p>na drogach publicznych i spełniał wymagane i obowiązkowe kryteria bezpieczeństwa i ochrony środowiska;</p> <p>10) „homologacja” oznacza procedurę, za pomocą której państwo członkowskie poświadcza, że pojazd spełnia odpowiednie przepisy administracyjne i wymogi techniczne, o których mowa w dyrektywie 2002/24/WE, dyrektywie 2003/37/WE i dyrektywie 2007/46/WE;</p> <p>11) „usterki” oznaczają defekty techniczne i inne przypadki niezgodności wykryte podczas badania zdatności do ruchu drogowego;</p> <p>12) „świadectwo zdatności do ruchu drogowego” oznacza zaświadczenie badania zdatności do ruchu drogowego wydane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów, zawierające wynik badania zdatności do ruchu drogowego;</p> <p>13) „diagnosta” oznacza osobę upoważnioną przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ do przeprowadzenia badania zdatności do ruchu drogowego w stacji kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, w imieniu właściwego organu;</p> <p>14) „właściwy organ” oznacza organ lub podmiot publiczny, któremu państwo członkowskie powierzyło odpowiedzialność za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, w tym</p> <ul style="list-style-type: none"> – w stosownych przypadkach – za przeprowadzanie badań zdatności do ruchu drogowego; <p>15) „stacja kontroli pojazdów” oznacza organ lub podmiot, publiczny lub prywatny, upoważniony przez państwo członkowskie do</p>				
--	--	--	--	--

	<p>przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego;</p> <p>16) „organ nadzoru” oznacza organ lub organy ustanowione przez państwo członkowskie i odpowiedzialne za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Organ nadzoru może stanowić część właściwego organu lub właściwych organów;</p> <p>17) „mała wyspa” oznacza wyspę liczącą mniej niż 5000 mieszkańców, niepołączoną z pozostałymi częściami terytorium za pomocą mostów lub tuneli drogowych;</p> <p>18) „obszar słabo zaludniony” oznacza określony obszar o gęstości zaludnienia mniejszej niż pięć osób na kilometr kwadratowy;</p> <p>19) „droga publiczna” oznacza drogę ogólnego użytku publicznego, taką jak droga lokalna, regionalna lub krajowa, droga główna, ekspresowa lub autostrada.</p>				
Art. 4 ust. 1	<p>Każde państwo członkowskie zapewnia, aby pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane zgodnie z niniejszą dyrektywą w stacjach kontroli pojazdów upoważnionych przez państwo członkowskie, w którym pojazdy te są zarejestrowane.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 2 lit. h (art. 2 pkt 87), art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust.1-12 i. 20) oraz art. 1 pkt 18 lit. b</p>	<p>87) badanie techniczne – zespół czynności kontrolnych przeprowadzanych na podstawie przepisów prawa, sprawdzających spełnianie przez pojazd odpowiednich warunków lub wymagań technicznych;</p> <p>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.</p> <p>2. Badania techniczne dzielą się na okresowe badania techniczne, dodatkowe badania techniczne oraz badania co do zgodności z warunkami technicznymi.</p> <p>3. Okresowe badanie techniczne po raz pierwszy jest przeprowadzane przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>4. Badaniu, o którym mowa w ust. 3, nie podlega:</p> <p>1) nowy pojazd, dla którego wydano świadectwo</p>	

			<p>(art. 86a ust. 1-9 oraz art. 86b)</p> <p>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;</p> <p>2)pojazd zarejestrowany po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim:</p> <p>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</p> <p>b)w którego zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym lub innym dokumencie wydanych przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o przeprowadzonym badaniu technicznym i jego terminie ważności, z uwzględnieniem ust. 19</p> <p>– z wyjątkiem pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego.</p> <p>5. Pojazd, który ma być używany jako taksówka, pojazd przystosowany do używania jako pojazd uprzywilejowany, pojazd 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.</p> <p>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.</p> <p>7. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego i specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t,</p>	
--	--	--	--	--

			<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>11. Pojazd zabytkowy inny niż autobus przeznaczony do</p>	
--	--	--	--	--

			<p>wykonywania zarobkowego transportu drogowego podlega corocznym badaniom technicznym.</p> <p>12. Okresowe badanie techniczne przyczepy lekkiej marki SAM przeprowadza się przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie co 5 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.²⁰ Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych, 2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych, 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania <p>– 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.</p> <p>Art. 86a. 1. Badanie techniczne przeprowadza się w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) podstawowej stacji kontroli pojazdów albo 2) okręgowej stacji kontroli pojazdów – z zastrzeżeniem ust. 4 i 8. <p>2. W podstawowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) okresowe badania techniczne pojazdów o 	
--	--	--	--	--

			<p>dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem ust. 6;</p> <p>2) dodatkowe badania techniczne w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w pkt 1, z zastrzeżeniem ust. 6 i 7;</p> <p>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;</p> <p>3. W okręgowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:</p> <p>1) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 7;</p> <p>2) badania pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi.</p> <p>4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego:</p> <p>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 których dokonano zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus i zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny;</p> <p>2) umieszcza numer nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonuje i umieszcza tabliczki znamionowe zastępcze;</p> <p>3) przeprowadza ponowne badania techniczne, o których mowa w art. 86 ust. 1 i 2.</p> <p>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,</p>	
--	--	--	--	--

			<p>umożliwiający przeprowadzenie badań w infrastrukturze inne niż stacja kontroli pojazdów.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
--	--	--	--	--

				<p>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.</p> <p>2. Stacje kontroli pojazdów mogą prowadzić również:</p> <p>1) służby, o których mowa w art. 86m ust. 1 – w zakresie i na zasadach określonych w art. 86m,</p> <p>2) inne podmioty niebędące przedsiębiorcami - pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w ust. 5 pkt 4 i 5.</p>	
Art. 4 ust. 2	Badania zdatności do ruchu drogowego są przeprowadzane przez państwo członkowskie rejestracji pojazdu, przez organ publiczny, któremu to państwo członkowskie powierzyło to zadanie, lub przez wyznaczone organy lub podmioty nadzorowane przez to państwo członkowskie, w tym upoważnione podmioty prywatne.	T	Art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86a ust. 1-7, art. 86b ust. 1 i 2)	<p>Art. 86a. 1. Badanie techniczne przeprowadza się w:</p> <p>1) podstawowej stacji kontroli pojazdów albo</p> <p>2) okręgowej stacji kontroli pojazdów – z zastrzeżeniem ust. 4 i 8.</p> <p>2. W podstawowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:</p> <p>1) okresowe badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem ust. 6;</p> <p>2) dodatkowe badania techniczne w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w pkt 1, z zastrzeżeniem ust. 6 i 7;</p> <p>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;</p> <p>3. W okręgowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:</p> <p>1) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 7;</p> <p>2) badania pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi.</p>	-

				<p>4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego:</p> <p>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 których dokonano zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus i zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny;</p> <p>2) umieszcza numer nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonuje i umieszcza tabliczki znamionowe zastępcze;</p> <p>3) przeprowadza ponowne badania techniczne, o których mowa w art. 86 ust. 1 i 2.</p> <p>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, umożliwiające przeprowadzenie badań w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów.</p> <p>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</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>przeprowadzane wyłącznie w okręgowej stacji kontroli pojazdów.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>2. Stacje kontroli pojazdów mogą prowadzić również:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	
Art. 4 ust. 3	Zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych:	N			

	<p>a) zestaw informacji technicznych dotyczących układu hamulcowego, kierowniczego, widoczności, świateł, świateł odblaskowych, elementów układu elektrycznego, osi, kół, opon, zawieszenia, podwozia, elementów przymocowanych do podwozia, innych elementów i uciążliwości, niezbędne do badania zdatności do ruchu drogowego podzespołów podlegających badaniu, oraz wykorzystania zalecanych metod badania, zgodnie z załącznikiem I pkt 3; oraz b)szczegółowe przepisy dotyczące formatu danych i procedur dostępu do odpowiednich informacji technicznych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art.19 ust.2. Producenci udostępniają informacje techniczne, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a), bezpłatnie lub po uzasadnionej cenie stacjom kontroli pojazdów i podnośnym właściwym organom w sposób niedyskryminujący. Komisja zbada możliwość ustanowienia jednego punktu dostępu do tych informacji technicznych.</p>				
Art. 4 ust. 4	Państwa członkowskie zapewniają, aby prawo krajowe określało odpowiedzialność za utrzymanie pojazdu w stanie gwarantującym jego bezpieczeństwo i zdatność do ruchu drogowego.	T	Art. 1 pkt 4 lit. c (art. 66 ust. 2a), art. 1	<p>2a. Właściciel lub posiadacz pojazdu odpowiada za utrzymanie w należyтым stanie oraz sprawność i skuteczność działania urządzeń i wyposażenia pojazdu, o którym w ust. 2.</p> <p>Art. 81. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki</p>	

			<p>pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 1 oraz art. 84 ust. 1 pkt 3)</p>	<p>turystycznej, motoroweru lub przyczepy są obowiązani przedstawiać je do badania technicznego.</p> <p>Art. 84. 1. Badanie techniczne przeprowadza się po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłaty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, którego wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie czasowego wycofania tego pojazdu z ruchu, zgodnie z art. 78a. <p><u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u> - <u>ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990):</u> - <u>art. 66 ust. 1;</u> - <u>art. 132 ust. 1 i 4.</u></p> 	
Art. 5 ust. 1	<p>Pojazdy są poddawane badaniu zdatności do ruchu drogowego co najmniej w następujących odstępach czasu, bez uszczerbku dla okresu elastyczności stosowanego przez państwa członkowskie na mocy ust.3:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) pojazdy kategorii M1 i N1: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata; b) pojazdy kategorii M1 użytkowane jako taksówki lub karetki, pojazdy kategorii M2, M3, N2, N3, O3 i O4: rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok; c) pojazdy kategorii T5 użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów: 	T	<p>Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 63-13)</p>	<p>3. Okresowe badanie techniczne po raz pierwszy jest przeprowadzane przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>4. Badaniu, o którym mowa w ust. 3, nie podlega:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nowy pojazd, dla którego wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzję o uznaniu dopuszczenia indywidualnego WE 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: <ol style="list-style-type: none"> 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 	

	<p>cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następ nie co dwa lata.</p>		<p>b) w którego zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym lub innym dokumencie wydanych przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o przeprowadzonym badaniu technicznym i jego terminie ważności, z uwzględnieniem ust. 19</p> <p>– z wyjątkiem pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego.</p> <p>5. Pojazd, który ma być używany jako taksówka, pojazd przystosowany do używania jako pojazd uprzywilejowany, pojazd 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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	
--	--	--	--	--

			<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>11. Pojazd zabytkowy inny niż autobus przeznaczony do wykonywania zarobkowego transportu drogowego podlega corocznym badaniom technicznym.</p> <p>12. Okresowe badanie techniczne przyczepy lekkiej marki SAM przeprowadza się przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie co 5 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.</p> <p>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.</p>	
--	--	--	--	--

Art. 5 ust. 2	Państwa członkowskie określają odpowiednią częstotliwość, z jaką pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm ³ , należy poddawać badaniu zdatności do ruchu drogowego.	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 7-8 i 10)	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
Art. 5 ust. 3	Państwo członkowskie lub właściwe organy mogą określić rozsądny okres, w którym należy przeprowadzić badanie zdatności do ruchu	T	Art. 1 pkt 18 lit. a	<p>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</p>	

	drogowego, nieprzekraczający częstotliwości określonych w ust.1.		(art. 85 ust. 8 i 9)	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. 5 ust. 4	Niezależnie od daty przeprowadzenia ostatniego badania zdatności pojazdu do ruchu drogowego, państwo członkowskie lub odnośny właściwy organ może zażądać, aby pojazd został poddany badaniu zdatności do ruchu drogowego przed upływem terminów, o których mowa w ust. 1 i 2, w następujących przypadkach: – po wypadku mającym wpływ na główne elementy odpowiadające za bezpieczeństwo pojazdu, takie jak koła, zawieszenie, strefy zgniotu, układy poduszek powietrznych, układ kierowniczy lub hamulce, – w przypadku dokonania zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska, –w przypadku zmiany posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu, – w przypadku gdy pojazd osiągnął przebieg 160 000 km, – w przypadkach gdy bezpieczeństwo ruchu drogowego jest poważnie zagrożone.	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 14 i 16)	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,	Mając na względzie fakultatywny charakter normy, zdecydowano o nie wprowadzaniu badania technicznego w przypadku pojazdu, który osiągnął przebieg 160.000 km.

				<p>e) w przypadku, o którym mowa w pkt 1 lit. a,</p> <p>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;</p> <p>3) pojazd, który ma być używany jako taksówka, pojazd przystosowany do używania jako pojazd uprzywilejowany, pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego lub pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych;</p> <p>4) pojazd, w którym została dokonana naprawa wynikająca ze szkody istotnej;</p> <p>5) pojazd, w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;</p> <p>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 i 2491 oraz z 2018 r. poz. 62, 86 i 650), ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 200, z późn. zm.¹⁾) lub ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1036);</p> <p>7) autobus, którego dopuszczalna prędkość jazdy na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p>technicznymi;</p> <p>8) pojazd, wyposażony w blokadę alkoholową.</p> <p>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.</p>	
Art. 6 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do kategorii pojazdów objętych niniejszą dyrektywą, z wyjątkiem kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm ³ , badania zdatności do ruchu drogowego obejmowały co najmniej obszary, o których mowa w załączniku I pkt 2.	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21)	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych, 2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych, 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania <ul style="list-style-type: none"> – 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. <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, 	

				<p>2) wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>– 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.</p> <p><i>(oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 6 ust. 2	<p>W odniesieniu do każdego obszaru, o którym mowa w ust. 1, właściwe organy państwa członkowskiego lub stacja kontroli pojazdów przeprowadzają badanie zdolności do ruchu drogowego, uwzględniając przynajmniej elementy, o których mowa w załączniku I pkt 3, oraz stosując zalecaną lub równoważną metodę zatwierdzoną przez właściwy organ, mającą zastosowanie do badań tych elementów, zgodnie z załącznikiem I pkt 3. Badanie może także objąć sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy tego pojazdu odpowiadają wymaganym charakterystykom dotyczącym bezpieczeństwa i środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji.</p> <p>Badania są wykonywane z</p>	T	<p>Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21) oraz Art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86k ust. 1 i art. 86l)</p>	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych,</p> <p>2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych,</p> <p>3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>– 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</p>	

	<p>wykorzystaniem aktualnie dostępnych technik i sprzętu bez demontażu czy usuwania jakichkolwiek części pojazdu za pomocą narzędzi.</p>		<p>uwzględnieniem konieczności archiwizacji wyników badań technicznych i danych gromadzonych w rejestrze przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz sporządzania dokumentacji fotograficznej.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania <p>– 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.</p> <p><i>(oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p> <p>Art. 86k. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne odpowiednio do ich rodzajów oraz zakresów badań; 2) wymagania dla infrastruktury innej niż stacja kontroli pojazdów, w której mogą być przeprowadzane badania ciągników rolniczych i przyczep rolniczych oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe, które musi posiadać przedsiębiorca albo inny podmiot prowadzący stację 	
--	--	--	---	--

			<p>kontroli pojazdów w celu przeprowadzenia tych badań;</p> <p>3) sposób nadawania stacji kontroli pojazdów kodu rozpoznawczego;</p> <p>4) wzory:</p> <p>a) wniosku o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, <p>b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,</p> <p>c) pieczętek stacji kontroli pojazdów;</p> <p>5) wysokość opłat za:</p> <p>a) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,</p> <p>b) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86b ust.6,</p> <p>c) sprawdzenie uzupełniające, o którym mowa w art. 86g ust. 2,</p> <p>d) przeprowadzenie badań technicznych, o których mowa w art. 81 ust. 1,</p> <p>e) przeprowadzenie badań technicznych tramwajów i trolejbusów, o których mowa w art. 83 ust. 1;</p> <p>6) sposób ustalania wysokości opłat za przeprowadzenie badań technicznych.</p> <p>Art.86l. Przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów zabrania się:</p> <p>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;</p> <p>2) przyjmowania i oferowania korzyści materialnych lub osobistych, a także nieodpłatnych usług za przeprowadzenie badania technicznego lub w powiązaniu z tym badaniem.</p>	
--	--	--	---	--

<p>Art. 6 ust. 3</p>	<p>Państwa członkowskie określają obszary, elementy i właściwe metody badania w odniesieniu do kategorii pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21)</p>	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych, 2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych, 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania <ul style="list-style-type: none"> – 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. <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania <ul style="list-style-type: none"> – uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniom, potrzebę ujednoczenia dokumentów i ułatwienie ich identyfikacji, konieczność zapewnienia 	
--------------------------	--	----------	---	---	--

				<p>sprawności i przejrzystości procedury ich wydawania oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji</p> <p><i>(oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 7 ust. 1	W odniesieniu do każdego elementu objętego badaniem, w załączniku I zawarto minimalny wykaz możliwych usterek wraz ze wskazaniem ich wagi.	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21)	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych, 2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych, 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania <ul style="list-style-type: none"> – 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. <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do 	

				<p>zgodności z warunkami technicznymi,</p> <p>2) wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>– 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</p> <p><i>(oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 7 ust. 2	<p>Usterki stwierdzone podczas badań okresowych pojazdów są klasyfikowane do jednej z następujących kategorii:</p> <p>a) usterki drobne bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub oddziaływania na środowisko oraz inne drobne niezgodności,</p> <p>b) usterki poważne, które mogą zagrażać bezpieczeństwu pojazdu lub oddziaływać na środowisko lub stwarzać zagrożenie dla innych użytkowników dróg, lub inne istotniejsze niezgodności,</p> <p>c) usterki niebezpieczne stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub oddziaływujące na środowisko, które uzasadniają możliwość wydania przez państwo</p>	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21)	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych,</p> <p>2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych,</p> <p>3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>– 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</p>	

	członkowskie lub jego właściwe organy zakazu użytkowania pojazdu na drogach publicznych.			<p>przejrzystości procedury ich wydawania, z uwzględnieniem konieczności archiwizacji wyników badań technicznych i danych gromadzonych w rejestrze przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz sporządzania dokumentacji fotograficznej.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania <p>– 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</p> <p><i>(oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 7 ust. 3	Pojazd, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej kategorii, o których mowa w ust.2, klasyfikuje się do najpoważniejszej kategorii usterki. Pojazd, w którym stwierdzono szereg usterek w tych samych obszarach kontroli, jakie zidentyfikowano w zakresie badania, o którym mowa w załączniku I pkt 2, można zaklasyfikować do kolejnej najpoważniejszej	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21)	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych, 2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych, 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania 	

	<p>kategorii usterek, jeżeli moż na wykazać, że połączone skutki tych usterek stwarzają większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p>			<p>– 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.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania <p>– 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 (<i>oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych</i>).</p>	
Art. 8	Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje	T	Art. 1	Art. 71. 1. Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie	

ust. 1	kontrola pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ, które przeprowadziły badanie zdatności do ruchu drogowego danego pojazdu, wydał dla tego pojazdu świadectwo zdatności do ruchu drogowego, w którym znajdują się co najmniej znormalizowane elementy odpowiednich zharmonizowanych kodów Unii określonych w załączniku II.		<p>pkt 10 (art. 71 ust. 1- 1b), art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21 oraz art. 85 ust. 1- 5)</p>	<p>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 odpowiednio 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.</p> <p>1a. Zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu potwierdza dopuszczenie do ruchu pojazdu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli wskazuje: pozytywny wynik badania technicznego albo negatywny wynik badania technicznego, o ile diagnosta zezwolił na używanie pojazdu przez czas określony, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 81 ust. 22 – wyłącznie przez okres i na warunkach wskazanych w zaświadczeniu.</p> <p>1b. W przypadku przyczepy lekkiej z wyjątkiem przyczepy lekkiej marki SAM i pojazdu zabytkowego nie przeznaczonego do wykonywania zarobkowego transportu drogowego dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu jest wyłącznie dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe.</p> <p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych, 2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych, 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania <p>– uwzględniając warunki techniczne oraz specyfikę konstrukcji pojazdów podlegających badaniom technicznym, w tym proces zużywania podstawowych części i elementów wyposażenia tych pojazdów</p>	
--------	--	--	---	---	--

			<p>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.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania <p>– 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 <i>(oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych)</i>.</p> <p>Art. 85. 1. Organ właściwy w sprawach rejestracji wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdu w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) rejestracji pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej 	
--	--	--	--	--

				<p>Polskiej;</p> <p>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;</p> <p>3) wydania nowego dowodu rejestracyjnego albo wtórnika dowodu rejestracyjnego na wniosek właściciela pojazdu;</p> <p>4) ponownego dopuszczenia pojazdu do ruchu po jego czasowym wycofaniu, o którym mowa w art. 78a, w przypadku wolnego miejsca w dowodzie rejestracyjnym.</p> <p>2. Po przeprowadzonym badaniu technicznym diagnosta wydaje właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.</p> <p>3. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, termin następnego badania technicznego diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu po stwierdzeniu pozytywnego wyniku tego badania.</p> <p>4. W przypadku wolnego miejsca w dowodzie rejestracyjnym w odpowiedniej rubryce, diagnosta wpisuje również do dowodu rejestracyjnego termin następnego badania technicznego.</p> <p>5. Wpis terminu następnego badania technicznego dokonany w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i dowodzie rejestracyjnym jest opatrzony:</p> <p>1) pieczętką diagnosty, która zawiera numer ewidencyjny diagnosty i kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów;</p> <p>2) podpisem diagnosty.</p>	
Art. 8 ust. 2	Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwe organy udostępniły osobie, która przedstawiła pojazd do badania, świadectwo zdatności do ruchu drogowego lub – w przypadku ustanowienia elektronicznego	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych,</p> <p>2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych,</p>	-

	<p>systemu świadectw zdatności do ruchu drogowego – uwierzytelniony wydruk takiego świadectwa.</p>		<p>oraz art. 85 ust. 2–7)</p>	<p>3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>– 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.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi,</p> <p>2) wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>– 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</p> <p><i>(oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</i></p>	
--	--	--	--------------------------------------	--	--

				<p>wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</p> <p>2. Po przeprowadzonym badaniu technicznym diagnosta wydaje właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.</p> <p>3. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, termin następnego badania technicznego diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu po stwierdzeniu pozytywnego wyniku tego badania.</p> <p>4. W przypadku wolnego miejsca w dowodzie rejestracyjnym w odpowiedniej rubryce, diagnosta wpisuje również do dowodu rejestracyjnego termin następnego badania technicznego.</p> <p>5. Wpis terminu następnego badania technicznego dokonany w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i dowodzie rejestracyjnym jest opatrzony:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) pieczęcią diagnosty, która zawiera numer ewidencyjny diagnosty i kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów; 2) podpisem diagnosty. <p>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.</p> <p>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.</p>	
--	--	--	--	--	--

<p>Art.8 ust. 3</p>	<p>Bez uszczerbku dla art. 5, w przypadku przerejestrowania pojazdu już zarejestrowanego w innym państwie członkowskim każde państwo członkowskie uznaje świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez to inne państwo członkowskie, tak jak gdyby samo wydało to świadectwo, pod warunkiem że świadectwo zdatności do ruchu drogowego jest wciąż ważne w granicach częstotliwości ustanowionych dla okresowych badań zdatności do ruchu drogowego przez państwo członkowskie, które dokonuje przerejestrowania. W przypadku wątpliwości państwo członkowskie dokonujące przerejestrowania może sprawdzić ważność świadectwa zdatności do ruchu drogowego przed jego uznaniem. Państwa członkowskie przekazują Komisji opis świadectwa zdatności do ruchu drogowego przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja informuje komitet, o którym mowa w art. 19. Niniejszy ustęp ten nie ma zastosowania do pojazdów kategorii L3e, L4e, L5e i L7e.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 4, 5 i 19)</p>	<p>4. Badaniu, o którym mowa w ust. 3, nie podlega:</p> <p>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;</p> <p>2) pojazd zarejestrowany po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim:</p> <p>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</p> <p>b) w którego zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym lub innym dokumencie wydanych przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o przeprowadzonym badaniu technicznym i jego terminie ważności, z uwzględnieniem ust. 19</p> <p>– z wyjątkiem pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego.</p> <p>5. Pojazd, który ma być używany jako taksówka, pojazd przystosowany do używania jako pojazd uprzywilejowany, pojazd 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.</p> <p>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</p>	
-------------------------	---	----------	---	--	--

				ustalany na podstawie ust. 6-12.	
Art. 8 ust. 4	Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 4 oraz ust. 3 niniejszego artykułu państwa członkowskie uznają, co do zasady, ważność świadectwa zdatności do ruchu drogowego w przypadku zmiany właściciela pojazdu, dla którego wydano ważne poświadczenie przeprowadzenia okresowego badania zdatności do ruchu drogowego.	T	Art. 1 pkt 13 (art. 78 ust. 1) i pkt 18 lit. a (art. 85 ust. 1)	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. Art. 85. 1 Organ właściwy w sprawach rejestracji wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdu 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. <u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u> <u>- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990.):</u> <u>- art. 72 ust. 1 pkt 4.</u>	
Art. 8 ust. 5	Od dnia 20 maja 2018 r., a najpóźniej do dnia 20 maja 2021 r., stacje kontroli pojazdów przekazują drogą elektroniczną właściwemu organowi danego państwa członkowskiego informacje zawarte w wystawionych przez nie świadectwach zdatności do ruchu drogowego.	T	Art. 80b ust. 1 pkt 10, 10a i 15 oraz art. 80ba	<u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u> <u>- ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm):</u> <u>- art. 80b ust. 1 pkt 10 i 15,</u> <u>- art. 80ba ust. 1 pkt 6 i ust. 2.</u>	

	<p>Informacje te przekazuje się w rozsądnym terminie po wydaniu każdego świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Do chwili upływu późniejszego z tych terminów stacje kontroli pojazdów mogą przekazywać odnośne informacje właściwemu organowi w dowolny inny sposób. Państwa członkowskie określają okres, przez jaki właściwy organ ma przechowywać te informacje. Okres ten nie może być krótszy niż 36 miesięcy bez uszczerbku dla krajowych systemów podatkowych państw członkowskich.</p>		<p><u>ust. 1</u> <u>pkt 6</u> <u>i ust. 2</u> <u>ustawy</u> <u>z dnia</u> <u>24 lipca</u> <u>2015 r. o</u> <u>zmianie</u> <u>ustawy –</u> <u>Prawo o</u> <u>ruchu</u> <u>drogowy</u> <u>m oraz</u> <u>innych</u> <u>ustaw</u> <u>(Dz. U.</u> <u>poz.</u> <u>1273)</u></p>		
Art. 8 ust. 6	<p>Państwa członkowskie zapewniają, aby - do celów kontroli drogomierza, w przypadku gdy jest on standardowo zainstalowany - informacje dotyczące poprzedniego badania zdatności do ruchu drogowego były dostępne diagnostom niezwłocznie po ich udostępnieniu drogą elektroniczną. Stwierdzone manipulacje mechanizmem drogomierza w celu zmniejszenia lub zafałszowania przebiegu pojazdu podlegają skutecznym, proporcjonalnym, odstrasżającym i niedyskryminującym sankcjom.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21)</p>	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych, 2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych, 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania <p>– 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</p>	

			<p>przejrzystości procedury ich wydawania, z uwzględnieniem konieczności archiwizacji wyników badań technicznych i danych gromadzonych w rejestrze przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz sporządzania dokumentacji fotograficznej.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania <p>– 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.</p> <p><i>(oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p> <p><u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u> - <u>rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.);</u> - <u>załącznik nr 3 i 8.</u></p>	
--	--	--	--	--

				<p><u>- ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 1273, z późn. zm.):</u></p> <p><u>- art. 80ba ust. 1 pkt 6 i ust. 2,</u></p> <p><u>- art. 80c ust. 1 pkt 26,</u></p> <p><u>- ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny -art. 286 §1.</u></p>	
Art. 8 ust. 7	Państwa członkowskie zapewniają, aby wyniki badania zdatności do ruchu drogowego były niezwłocznie przekazywane lub udostępniane drogą elektroniczną organowi odpowiedzialnemu za rejestrację pojazdu. Powiadomienie to zawiera informacje zawarte w świadectwie zdatności do ruchu drogowego.	T	<p>Art. 1 pkt 15 (art. 80ba ust. 1 pkt 6 i 10) i art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21)</p>	<p>15) w art. 80ba:</p> <p>a) w ust. 1:</p> <p>- w pkt 1 skreśla się liczbę „12”,</p> <p>- w pkt 6 po wyrazach „przez stacje kontroli pojazdów” dodaje się wyrazy „oraz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego”,</p> <p>- w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:</p> <p>„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.”,</p> <p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych,</p> <p>2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych,</p> <p>3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>- 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</p>	

			<p>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.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania <p>– 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. <i>(oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p> <p><u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u> <u>- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz.</u></p>	
--	--	--	---	--

				<u>776, z późn. zm.);</u> <u>- ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy –</u> <u>Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustaw (Dz. U. z</u> <u>2015 r. poz. 1273, z późn. zm.):</u> <u>- art. 80c ust. 1 pkt 14.</u>	
Art. 9 ust. 1	W przypadku jedynie drobnych usterek uznaje się, że badanie zostało przeprowadzone z wynikiem pozytywnym, usterki zostają usunięte, a pojazd nie wymaga ponownego badania.	T	Art. 1 pkt 81 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21)	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych, 2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych, 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania <ul style="list-style-type: none"> – 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. <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania 	

				<p>– 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.</p> <p><i>(oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 9 ust. 2	<p>W przypadku poważnych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ decyduje o okresie, przez który dany pojazd może być użytkowany zanim wymagane będzie poddanie go ponownemu badaniu zdadności do ruchu drogowego. Ponowne badanie odbywa się w okresie określonym przez państwa członkowskie lub właściwy organ, lecz nie później niż dwa miesiące od pierwotnego badania.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 81 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21)</p>	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych, 2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych, 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania <p>– 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.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi,</p>	

				<p>w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi,</p> <p>2) wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>– 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.</p> <p><i>(oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 9 ust. 3	<p>W przypadku niebezpiecznych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ mogą postanowić, że dany pojazd nie może być użytkowany na drogach publicznych oraz zatrzymać dopuszczenie do ruchu drogowego na czas określony, bez obowiązku ponownej rejestracji, do czasu usunięcia usterek i wydania nowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego potwierdzającego zdadność pojazdu do ruchu drogowego.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21)</p>	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych,</p> <p>2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych,</p> <p>3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>– 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</p>	

				<p>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.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi,</p> <p>2) wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>– 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.</p> <p><i>(oraz projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 10 ust. 1	Stacja kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie zdatowności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na jego terytorium, wydaje dla każdego pojazdu, który pozytywnie przeszedł takie badanie, poświadczenie na przykład w	T	Art. 1 pkt 10 lit. a i b (art. 71 ust. 1-1b), art. 1	Art. 71. 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 odpowiednio w dowodzie rejestracyjnym albo pozwoleniu czasowym nie jest określony aktualny termin	

	<p>postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, naklejki, świadectwa lub jakiejkolwiek innej łatwo dostępnej informacji. Poświadczenie wskazuje termin, w jakim należy przeprowadzić następne badanie zdatności do ruchu drogowego.</p> <p>Państwa członkowskie przekazują Komisji opis tego poświadczenia przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja informuje następnie komitet, o którym mowa w art. 19.</p>		<p>pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20, art. 85 ust. 1-4) oraz art. 19</p>	<p>ważności badania technicznego dodatkowo zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Przepis ten nie dotyczy pojazdów, o których mowa w ust. 1b, 1c i 3.</p> <p>1a. Zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu potwierdza dopuszczenie do ruchu pojazdu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli wskazuje: pozytywny wynik badania technicznego albo negatywny wynik badania technicznego, o ile diagnosta zezwolił na używanie pojazdu przez czas określony, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 81 ust. 22 – wyłącznie przez okres i na warunkach wskazanych w zaświadczeniu.</p> <p>1b. W przypadku przyczepy lekkiej z wyjątkiem przyczepy lekkiej marki SAM i pojazdu zabytkowego nie przeznaczonego do wykonywania zarobkowego transportu drogowego dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu jest wyłącznie dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe.</p> <p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych, 2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych, 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania <ul style="list-style-type: none"> – 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 	
--	---	--	--	---	--

			<p>uwzględnieniem konieczności archiwizacji wyników badań technicznych i danych gromadzonych w rejestrze przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz sporządzania dokumentacji fotograficznej.</p> <p>Art. 85. 1. Organ właściwy w sprawach rejestracji wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdu w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>2. Po przeprowadzonym badaniu technicznym diagnosta wydaje właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.</p> <p>3. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, termin następnego badania technicznego diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu po stwierdzeniu pozytywnego wyniku tego badania.</p> <p>4. W przypadku wolnego miejsca w dowodzie rejestracyjnym w odpowiedniej rubryce, diagnosta wpisuje również do dowodu rejestracyjnego termin następnego badania technicznego.</p> <p>Art. 19. 1. W przypadku pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, do czasu</p>	
--	--	--	---	--

				<p>następnego okresowego badania technicznego pojazdu dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu, jest dowód rejestracyjny z wpisanym terminem następnego badania technicznego pojazdu albo pozwolenie czasowe.</p> <p>2. Właściciel lub posiadacz przyczepy lekkiej marki SAM, dla której od dnia pierwszej rejestracji minęło więcej niż 5 lat, obowiązany jest przedstawić ją do badania technicznego w terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p>	
Art. 10 ust. 2	W przypadku gdy pojazd objęty badaniem należy do kategorii pojazdów, które nie podlegają rejestracji w państwie członkowskim, w którym dopuszczono go do ruchu, to państwo członkowskie może wymagać umieszczenia poświadczenia przeprowadzenia badania w widocznym miejscu na tym pojeździe.	N	-	-	-
Art. 10 ust. 3	Do celów swobodnego obrotu każde państwa członkowskie uznaje poświadczenie wydane przez stację kontroli pojazdów lub właściwy organ innego państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 4 i 19)	<p>4. Badaniu, o którym mowa w ust. 3, nie podlega:</p> <p>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 lub nowy pojazd objęty obowiązkiem, o którym mowa w art. 70d ust.1;</p> <p>2) pojazd zarejestrowany po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim:</p> <p>a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu - w okresie od dnia pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego, ustalonego na podstawie ust. 6, lub</p> <p>b) w którego zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu</p>	

				<p>technicznym i jego terminie ważności, z zastrzeżeniem ust. 21</p> <p>– z wyjątkiem pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego.</p> <p>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.</p>	
Art. 11 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, aby wyposażenie i przyrządy wykorzystywane do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego były zgodne z minimalnymi wymogami technicznymi określonymi w załączniku III.	T	Art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86k ust. 1 pkt 1 i ust. 2 pkt 1)	<p>Art. 86k. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne odpowiednio do ich rodzajów oraz zakresów badań;</p> <p>2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:</p> <p>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;</p> <p><u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u> - rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne (Dz. U. poz. 275).</p>	
Art. 11 ust. 2	Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ utrzymywały wyposażenie i przyrządy do przeprowadzania badań w stanie zgodnym ze specyfikacjami	T	Art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86k ust. 1)	<p>Art. 86k. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne odpowiednio do ich rodzajów oraz zakresów badań;</p> <p>2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1,</p>	

	dostarczonymi przez producentów.		pkt 1 i ust. 2 pkt 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; <u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u> <u>- rozporządzenia. Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne (Dz. U. poz. 275).</u>	
Art. 11 ust. 3	Przyrządy wykorzystywane do pomiarów muszą być okresowo kalibrowane zgodnie z załącznikiem III i sprawdzane zgodnie ze specyfikacjami dostarczonymi przez dane państwo członkowskie lub producenta przyrządów.	T	Art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86k ust. 1 pkt 1 i ust. 2 pkt 1)	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; 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; <u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u> <u>- rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne (Dz. U. poz. 275).</u>	
Art. 12 ust. 1	Stacje kontroli pojazdów, w których diagności przeprowadzają badania zdatności do ruchu drogowego, są upoważniane przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ.	T	Art. 1 pkt 14 lit c. i pkt 15	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:	

			<p>lit a (art. 80b ust. 1 i art. 80ba ust. 1), art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86b ust. 1-5, art. 86c ust. 1 oraz art. 86e ust. 1), art. 12 i 15</p>	<p>firmę przedsiębiorcy albo nazwę podmiotu oraz ich adres i siedzibę, adres stacji kontroli pojazdów, numer identyfikacyjny REGON, numer identyfikacji podatkowej (NIP), kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, zakres badań technicznych, datę wpisu do rejestru, datę wykreślenia z rejestru, imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami dokumentów uprawniających do przeprowadzania badań technicznych; 22) o diagnostach: imię i nazwisko, numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, numer ewidencyjny, numer dokumentu uprawniającego do wykonywania badań technicznych, informacje o statusie uprawnień diagnosty do wykonywania badań technicznych, kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony.”;</p> <p>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</p>	
--	--	--	---	--	--

			<p>nowej tabliczki znamionowej zastępczej pojazdu niezarejestrowanego także pkt 1 i 13.”,</p> <p>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) i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.</p> <p>2. Stacje kontroli pojazdów mogą prowadzić również:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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, i ust. 6, oraz art. 84 ust. 3 pkt 1, 4, 9, 120 i 2218, 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.</p> <p>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.</p> <p>5. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 - 	
--	--	--	--	--

			<p>dotyczy osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą lub członków organów osoby prawnej;</p> <p>4) posiada wymagane wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące przeprowadzanie odpowiedniego zakresu badań technicznych zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań;</p> <p>5) zatrudnia diagnostów.</p> <p>Art. 86c. 1. Organem właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dokonuje wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów; 2) nadaje stacji kontroli pojazdów kod rozpoznawczy; 3) wydaje zaświadczenie potwierdzające wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. <p>Art. 12. Do kontroli stacji kontroli pojazdów wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.</p> <p>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 stację kontroli pojazdów prowadzonego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie art. 86c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.</p> <p>2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, na podstawie danych przekazanych przez starostów zgodnie z ust. 6, wpisuje z urzędu przedsiębiorców do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów</p>	
--	--	--	---	--

				<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>5. Przepisy ust. 2 stosuje się odpowiednio do postępowań w sprawie wpisania przedsiębiorców do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów prowadzonych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie ust. 3.</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 12 ust. 2	Aby spełnić minimalne wymogi zarządzania jakością, stacje kontroli pojazdów muszą spełniać wymogi określone przez upoważniające państwo członkowskie. Stacje kontroli pojazdów muszą zapewniać obiektywizm i wysoką jakość	T	Art. pkt lit. (art. ust. 1 18 a 82 1)	Art. 82. 1. Organem właściwym w sprawie badań technicznych pojazdów odpowiedzialnym za zapewnienie obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych pojazdów jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.	

	<p>badan zdatności do ruchu drogowego.</p>		<p>oraz art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86b ust. 5-9, art. 86c- 86i, art. 86j ust. 1 i art. 86k, art. 86l i art. 86r ust. 4)</p>	<p>Art. 86b. 5. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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.</p> <p>7. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 6, nie może przekroczyć 700 zł.</p> <p>8. Opłata, o której mowa w ust. 6, stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>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</p>	
--	--	--	--	---	--

			<p>połączenia, podziału lub przekształcenia, poddać się procedurze sprawdzenia, o której mowa w ust. 6.</p> <p>Art. 86c. 1. Organem właściwym do prowadzenia i aktualizowania rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>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.</p> <p>3. Za wpis do rejestru, o którym mowa w ust. 1, jest pobierana opłata:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) rejestracyjna, stanowiąca przychód Transportowego Dozoru Technicznego; 2) ewidencyjna. <p>4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3 pkt 1, nie może przekroczyć 200 zł.</p> <p>Art. 86d. 1. W celu uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów przedsiębiorca składa wniosek o wpis do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>2. Wniosek o wpis zawiera następujące dane:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) firmę przedsiębiorcy albo nazwę podmiotu; 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 stacji kontroli pojazdów wnioskodawcy; 6) zakres badań technicznych, jakie wnioskodawca zamierza przeprowadzać na stacji kontroli pojazdów; 	
--	--	--	--	--

				<p>7) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami dokumentów uprawniających do przeprowadzania badań technicznych;</p> <p>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.</p> <p>3. Wraz z wnioskiem o wpis przedsiębiorca składa oświadczenie następującej treści: „Oświadczam, że:</p> <p>1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów są kompletne i zgodne z prawdą;</p> <p>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.”</p> <p>4. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, zawiera również:</p> <p>1) firmę przedsiębiorcy albo nazwę podmiotu oraz ich siedzibę i adres wykonywania działalności;</p> <p>2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;</p> <p>3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy albo podmiotu, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.</p> <p>5. Jeżeli wnioskodawca nie jest osobą fizyczną prowadzącą działalność gospodarczą, oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, składają wszystkie osoby uprawnione do reprezentacji wnioskodawcy.</p> <p>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.</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>7. W celu uzyskania wpisu kolejnej stacji kontroli pojazdów do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów przedsiębiorca jest obowiązany złożyć kolejny wniosek o wpis.</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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.</p> <p>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.</p> <p>4. W rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów umieszcza się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	
--	--	--	--	---	--

			<p>uzupełniającego, jeżeli zostało przeprowadzone.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>2. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany złożyć do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego wniosek o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> - w terminie 7 dni od dnia, w którym nastąpiła zmiana lub przedsiębiorca zawiesił albo zakończył wykonywanie działalności gospodarczej. <p>Art. 86g. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany uzyskać nowy wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w przypadku zmiany:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>2. Uzyskanie nowego wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów</p>	
--	--	--	---	--

			<p>nie jest wymagane w przypadku zmiany stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub zmianie 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.</p> <p>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.</p> <p>4. Z przeprowadzenia sprawdzenia uzupełniającego sporządza się protokół.</p> <p>5. Opłata, o której mowa w ust. 2, stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>6. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 2, nie może przekroczyć 700 zł.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Art. 86h. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Technicznego wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) na jego wniosek; 2) z urzędu w przypadku: <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje decyzję o zakazie przeprowadzania badań technicznych na stacji kontroli pojazdów w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1</p>	
--	--	--	--	--

				<p>pkt 2 lit. a, w przypadku gdy przedsiębiorca:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>4. Rażącem 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.</p> <p>5. Decyzje, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a i ust. 2, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Art. 86i. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów zapewnia przeprowadzanie badań technicznych zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem ich wykonywania, przez diagnostów przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w wymaganych warunkach lokalowych.</p> <p>2. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów prowadzi, z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego, rejestr przeprowadzonych badań technicznych pojazdów.</p> <p>3. W rejestrze, o którym mowa w ust. 2, gromadzi się następujące dane:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) identyfikujące pojazd; 	
--	--	--	--	---	--

			<p>2) o dowodzie rejestracyjnym lub pozwoleniu czasowym oraz ich wtórnikach;</p> <p>3) o zatrzymaniu dowodu rejestracyjnego lub pozwolenia czasowego;</p> <p>4) techniczne o pojeździe;</p> <p>5) o badaniach technicznych;</p> <p>6) o innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.</p> <p>4. Pieczętki oraz rejestr, o którym mowa w ust. 2, w formie informatycznego nośnika danych przedsiębiorca przekazuje niezwłocznie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku:</p> <p>1) wykreślenia z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów;</p> <p>2) zmiany podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów;</p> <p>3) niespełnienia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów któregokolwiek z wymagań określonych w art. 86b ust. 5;</p> <p>4) wydania decyzji o zakazie przeprowadzania badań technicznych na stacji kontroli pojazdów, o której mowa w 86h ust. 2.</p> <p>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”.</p> <p>Art. 86k. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne odpowiednio do ich rodzajów oraz zakresów badań;</p> <p>2) wymagania dla infrastruktury innej niż stacja kontroli pojazdów, w której mogą być przeprowadzane badania 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;</p>	
--	--	--	---	--

				<p>3) sposób nadawania stacji kontroli pojazdów kodu rozpoznawczego;</p> <p>4) wzory:</p> <p>a) wniosku o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, <p>b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,</p> <p>c) pieczętek stacji kontroli pojazdów;</p> <p>5) wysokość opłat za:</p> <p>a) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,</p> <p>b) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86b ust.6,</p> <p>c) sprawdzenie uzupełniające, o którym mowa w art. 86g ust. 2,</p> <p>d) przeprowadzenie badań technicznych, o których mowa w art. 81 ust. 1,</p> <p>e) przeprowadzenie badań technicznych tramwajów i trolejbusów, o których mowa w art. 83 ust. 1;</p> <p>6) sposób ustalania wysokości opłat za przeprowadzenie badań technicznych.</p> <p>2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia:</p> <p>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;</p> <p>2) wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki gwarantujące przeprowadzanie badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep</p>	
--	--	--	--	--	--

			<p>rolniczych zgodnie z zakresem i sposobem przeprowadzania tych badań oraz potrzebę zwiększenia dostępności przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych;</p> <p>3) konieczność zapewnienia jednolitego systemu identyfikacji stacji kontroli pojazdów;</p> <p>4) potrzebę ujednolicenia dokumentów i pieczętek oraz ułatwienie ich identyfikacji, a także potrzebę prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji;</p> <p>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.</p> <p>Art.86l. Przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów zabrania się:</p> <p>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;</p> <p>2) przyjmowania i oferowania korzyści materialnych lub osobistych, a także nieodpłatnych usług za przeprowadzenie badania technicznego lub w powiązaniu z tym badaniem.</p> <p>Art.86r. ust. 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:</p> <p>1) uniezależnienie wysokości wynagrodzenia diagnosty od liczby przeprowadzonych badań technicznych z wynikiem pozytywnym;</p> <p>2) wyeliminowanie w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa bezpośredniej podległości zatrudnionego diagnosty z pracownikiem odpowiedzialnym za stan techniczny tego pojazdu;</p> <p>3) zastosowanie procedur służących minimalizacji</p>	
--	--	--	---	--

				zidentyfikowanego ryzyka bezstronności pracy diagnosty.	
Art. 13 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, aby badania zdatności do ruchu drogowego były prowadzone przez diagnostów spełniających minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykształcenia określone w załączniku IV. Państwa członkowskie mogą określić dodatkowe wymogi w odniesieniu do kompetencji i odpowiedniego wykształcenia.	T	Art. 1 pkt 2 (art. 2 pkt 88), art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86n ust. 1, art. 86o, art. 86p ust. 1, art. 86r, art. 86t, art. 86x i 86y ust. 1)	<p>88) diagnosta – osobę fizyczną uprawnioną do przeprowadzania badania technicznego na podstawie świadectwa kompetencji diagnosty.</p> <p>Art. 86n. 1. Badania techniczne przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów albo diagnosta zatrudniony przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>Art. 86o. 1. Diagnostą może zostać osoba, która:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) posiada odpowiednie wykształcenie i praktykę; 2) ukończyła albo odbyła: <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> a) popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe, b) przeciwko wiarygodności dokumentów. <p>2. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 1 pkt 1, rozumie się:</p>	

			<p>1) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscypliny naukowej: 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</p> <p>2) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów przyporządkowanym do dyscypliny naukowej: 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</p> <p>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</p> <p>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.</p> <p>3. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 2, wlicza się maksymalnie 3 miesiące praktyki odbytej na stacji kontroli pojazdów.</p> <p>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</p>	
--	--	--	---	--

			<p>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.</p> <p>Art. 86p. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do wykonywania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty.</p> <p>Art. 86r. 1. Diagnosta jest obowiązany:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki; 2) uczestniczyć co 2 lata w dwudniowych warsztatach doskonalenia zawodowego; 3) przekazywać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego: <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>2. W przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w sposób rzetelny i bezstronny, zgodnie z posiadaną przez niego wiedzą, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania technicznego i zawiadamia o zaistniałych okolicznościach Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>3. Diagnosta podlega wyłączeniu od przeprowadzenia badania technicznego w przypadku gdy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>4. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów,</p>	
--	--	--	--	--

			<p>który jest jednocześnie właścicielem lub posiadaczem badanego pojazdu, jest obowiązany zapewnić warunki organizacyjne umożliwiające diagnoście zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności przez:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 tych pojazdów; 3) zastosowanie procedur służących minimalizacji zidentyfikowanego ryzyka bezstronności pracy diagnosty. <p>Art.86t. 1. Szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz warsztaty doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów, zwany dalej „ośrodkiem szkolenia”.</p> <p>2. Szkolenia i warsztaty, o których mowa w ust. 1, są realizowane zgodnie z programem i obejmują:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń; 2) część praktyczną w zakresie przeprowadzania badań technicznych. <p>3. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów.</p> <p>4. Ośrodek szkolenia wydaje zaświadczenia o ukończeniu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) szkolenia dla kandydatów na diagnostów, 2) warsztatów doskonalenia zawodowego <p>– pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.</p> <p>Art. 86x. 1. Egzaminy kwalifikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>Art. 86y. 1. Minister właściwy do spraw transportu</p>	
--	--	--	--	--

				<p>określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> a) egzamin kwalifikacyjny, b) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, c) uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 86u ust. 3. 	
Art. 13 ust.	Właściwe organy lub, w stosownych przypadkach, zatwierdzone ośrodki szkoleniowe	T	Art. 1 pkt 18	Art. 86p. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań	

2	wystawiają świadectwo diagnostom spełniającym minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykształcenia. Świadectwo to zawiera co najmniej informacje wymienione w załączniku IV pkt 3.		lit. b (art. 86p ust. 1 -3, art. 86u oraz art. 86y ust. 1) i art. 17	<p>technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty.</p> <p>2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty.</p> <p>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.</p> <p>Art. 86u. 1. Ośrodek szkolenia może prowadzić przedsiębiorca, który:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonych 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: <ol style="list-style-type: none"> 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 	
---	---	--	---	---	--

			<p>przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe - dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej;</p> <p>6) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego została otwarta likwidacja lub ogłoszono upadłości.</p> <p>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.</p> <p>Art. 86y. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego;</p> <p>2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnej;</p> <p>3) tryb, szczegółową formę, warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego;</p> <p>4) tryb i sposób rozpatrywania wniosku o ponowną ocenę części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego;</p> <p>5) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia;</p> <p>6) sposób i warunki przeprowadzania seminariów, o których mowa w art. 86u ust. 1 pkt 3 lit. c;</p> <p>7) sposób:</p> <p>a) postępowania z dokumentami związanymi z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych i warsztatów doskonalenia zawodowego oraz wzory stosowanych dokumentów,</p> <p>b) prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia;</p> <p>8) wzór:</p>	
--	--	--	--	--

			<p>a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,</p> <p>b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia;</p> <p>9) sposób nadawania ośrodkowi szkolenia numeru ewidencyjnego;</p> <p>10) wysokość opłat za:</p> <p>a) egzamin kwalifikacyjny,</p> <p>b) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,</p> <p>c) uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 86u ust. 3</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	
--	--	--	--	--

			<p>uprawnienia przez zdanie egzaminu kwalifikacyjnego dla diagnostów uzupełniających uprawnienia. Do uzupełnienia posiadanych uprawnień stosuje się przepisy dotychczasowe.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>8. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność.</p> <p>9. Do postępowań w sprawie wydania uprawnień diagnostom:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>– stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że postępowania te prowadzi Dyrektor Transportowego</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Dozoru Technicznego.</p> <p>10. Do postępowań w sprawie cofnięcia uprawnień diagnostom:</p> <p>1) wszczętych a niezakończonych przez starostę do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy,</p> <p>2) prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, w przypadku diagnostów, którzy wykonują badania techniczne na podstawie tych dokumentów</p> <p>– stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że postępowania te prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>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.</p> <p>12. Osoby, które uzyskają uprawnienia diagnosty po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy zgodnie z ust. 6, są obowiązane do odbycia pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego w okresie 24 miesięcy od dnia uzyskania tych uprawnień.</p> <p>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 tego rejestru. Do wniosku dołącza się zaświadczenie o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego. Wpis jest zwolniony z opłat.</p> <p>14. Starosta, który wydał albo cofnął diagnoście uprawnienie, przekazuje Dyrektorowi Transportowego</p>	
--	--	--	---	--

				<p>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 przyznania uprawnienia albo datę cofnięcia uprawnienia, w przypadku uprawnień wydanych albo cofniętych:</p> <p>1) do dnia ogłoszenia niniejszej ustawy - w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy;</p> <p>2) po dniu ogłoszenia niniejszej ustawy do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy - bez zbędnej zwłoki, nie później niż w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzoru świadectwa kompetencji diagnosty oraz sposobu ustalania numeru ewidencyjnego diagnosty, wzoru wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru pieczętki diagnosty oraz wysokości opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty)</i></p>	
Art. 13 ust. 3	Diagności, którzy w dniu 20 maja 2018 r. są zatrudnieni lub upoważnieni przez właściwe organy państw członkowskich lub stacje kontroli pojazdów, są zwolnieni z wymogów określonych w załączniku IV pkt 1.	T	Art. 17	<p>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.</p> <p>2. Diagności, 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.</p> <p>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</p>	

			<p>ustawy zmienianej w art. 1.</p> <p>4. Diagnostyci, 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.</p> <p>5. Diagnostyci, 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>8. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność.</p> <p>9. Do postępowań w sprawie wydania uprawnień diagnostom:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>– stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że</p>	
--	--	--	--	--

			<p>postępowania te prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>10. Do postępowań w sprawie cofnięcia uprawnień diagnostom:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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.</p> <p>12. Osoby, które uzyskają uprawnienia diagnosty po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy zgodnie z ust. 6, są obowiązane do odbycia pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego w okresie 24 miesięcy od dnia uzyskania tych uprawnień.</p> <p>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 tego rejestru. Do wniosku dołącza się zaświadczenie o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego. Wpis jest zwolniony z opłat.</p> <p>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</p>	
--	--	--	---	--

				<p>wydało ten dokument, datę urodzenia, numer uprawnienia, zakres uprawnienia, datę przyznania uprawnienia albo datę cofnięcia uprawnienia, w przypadku uprawnień wydanych albo cofniętych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 - bez zbędnej zwłoki, nie później niż w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 	
Art. 13 ust. 4	<p>Prowadząc badanie zdatności do ruchu drogowego, diagności muszą być wolni od jakichkolwiek konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu organowi utrzymanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86p ust. 9-13 oraz art. 86r)</p>	<p>9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa świadectwo kompetencji diagnosty, w drodze decyzji, w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zaprzestania spełniania wymagań, o których mowa w art. 86o ust. 1 pkt 4; 2) rażącego naruszenia przepisów dotyczących badań technicznych. <p>10. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>11. W przypadku cofnięcia świadectwa kompetencji diagnosty kolejne świadectwo kompetencji diagnosty może zostać wydane diagnoście:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>12. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego informuje przedsiębiorcę i inny podmiot prowadzących stacje kontroli pojazdów, w których diagnosta przeprowadza badania techniczne, o</p>	

			<p>zawieszeniu, przywróceniu oraz cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty.</p> <p>13. Decyzjom, o których mowa w ust. 7-9, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.</p> <p>Art. 86r. 1. Diagnosta jest obowiązany: rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki; uczestniczyć co 2 lata w dwudniowych warsztatach doskonalenia zawodowego; przekazywać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego: 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, 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.</p> <p>2. W przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w sposób rzetelny i bezstronny, zgodnie z posiadaną przez niego wiedzą, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania technicznego i zawiadamia o zaistniałych okolicznościach Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>Diagnosta podlega wyłączeniu od przeprowadzenia badania technicznego w przypadku gdy: jest małżonkiem, krewnym lub powinowatym do drugiego stopnia właściciela lub posiadacza pojazdu; był świadkiem lub biegłym w postępowaniu, którego przedmiotem był badany pojazd.</p> <p>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:</p> <p>1) uniezależnienie wysokości wynagrodzenia</p>	
--	--	--	---	--

				<p>diagnosty od liczby przeprowadzonych badań technicznych z wynikiem pozytywnym;</p> <p>2) wyeliminowanie w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa bezpośredniej podległości zatrudnionego diagnosty z pracownikiem odpowiedzialnym za stan techniczny tych pojazdów;</p> <p>3) zastosowanie procedur służących minimalizacji zidentyfikowanego ryzyka bezstronności pracy diagnosty.</p>	
Art. 13 ust. 5	Osobę, która przedstawiła pojazd do badania, informuje się o wszelkich stwierdzonych w pojeździe usterkach wymagających naprawy.	T	<p>Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20 i 21 i art. 85 ust. 2)</p>	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych,</p> <p>2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych,</p> <p>3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>– uwzględniając warunki techniczne oraz specyfikę konstrukcji pojazdów podlegających badaniom technicznym, w tym proces zużycia 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.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do</p>	

				<p>zgodności z warunkami technicznymi,</p> <p>2) wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>– 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.</p> <p>Art. 85 ust. 2. Po przeprowadzonym badaniu technicznym diagnosta wydaje właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.</p> <p><i>(oraz projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 13 ust. 6	Wyniki badania zdatności do ruchu drogowego mogą być zmienione w stosownych przypadkach przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy ustalenia z badania zdatności do ruchu drogowego zawierają oczywisty błąd.	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 86 oraz art. 81 ust. 20 i 21)	<p>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.</p> <p>2. W przypadku gdy:</p> <p>1) w ocenie organu rejestrującego istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa,</p> <p>2) komórka nadzoru TDT, o której mowa w art. 86j ust. 1, wystąpi z wnioskiem, o którym mowa w art.</p>	

				<p>86j ust. 8 pkt 6</p> <p>- organ rejestrujący kieruje pojazd do ponownego badania technicznego, które przeprowadza Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>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.</p> <p>4. Koszty ponownego badania technicznego przeprowadzanego w przypadkach, o którym 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</p> <p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych, 2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych, 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania <p>- 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.</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi,</p> <p>2) wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tym badaniu oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>– 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.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p> <p><u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u> <u>- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.):</u></p>	
Art. 14 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów podlegały nadzorowi.	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 82 ust. 1 i 2) oraz art. 1	<p>Art. 82. 1. Organem właściwym w sprawie badań technicznych pojazdów odpowiedzialnym za zapewnienie obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych pojazdów jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przedstawia ministrowi właściwemu do</p>	

			<p>pkt 18 lit. b (art. 86j i ust. 1-2)</p>	<p>spraw transportu roczne sprawozdanie z działań związanych z zapewnieniem obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych, do końca pierwszego kwartału roku następnego.</p> <p>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”.</p> <p>2. Czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy komórki nadzoru TDT, na podstawie upoważnienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz legitymacji służbowej.</p>	
<p>Art. 14 ust. 2</p>	<p>Organ nadzoru wykonuje co najmniej zadania przewidziane w załączniku V pkt 1 oraz musi spełniać wymogi określone w pkt 2 i 3 tego załącznika.</p> <p>Państwa członkowskie udostępniają publicznie przepisy i procedury obejmujące organizację, zadania i wymogi, w tym wymogi dotyczące niezależności, mające zastosowanie do pracowników organu nadzoru.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86b ust. 6 art. 86j, art. 86x ust. 1, art. 86w ust. 1-3)</p>	<p>Art. 86b. 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.</p> <p>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”.</p> <p>2. Czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy komórki nadzoru TDT, na podstawie upoważnienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz legitymacji służbowej.</p> <p>3. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać pracownicy komórki nadzoru TDT, którzy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) posiadają co najmniej wykształcenie średnie, 2) przeszli odpowiednie szkolenie - zgodne z normą przenoszącą normę EN ISO/IEC 17020. <p>4. Szkolenie, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, obejmuje swoim zakresem co najmniej rozwiązania techniczne zgodne z aktualnym poziomem wiedzy technicznej oraz</p>	<p>Należy wskazać, że TDT dysponuje akredytacją Polskiego Centrum Akredytacji jako jednostka inspekcyjna i posiada w zakresie szkolenia pracowników właściwą 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</p>

			<p>obowiązujące wymogi prawne dotyczące homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacje informatyczne wykorzystywane w badaniach technicznych oraz przeprowadzanie badania technicznego.</p> <p>5. Pracownicy komórki nadzoru TDT nie mogą:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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.</p> <p>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.</p> <p>8. W ramach wykonywanego nadzoru komórka nadzoru TDT:</p>	<p>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. Z kolei przedmiotem procedury są szczegółowe zasady przeprowadzania szkoleń pracowników związanych z inspekcją, w zakresie Systemu</p>
--	--	--	--	---

			<p>1) przeprowadza kontrolę i weryfikuje wyniki wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę w zakresie:</p> <p>a) analizy wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek,</p> <p>b) analizy i weryfikacji wyników pomiarów z urządzeń do badania skuteczności i równomierności działania hamulców,</p> <p>c) analizy wyników pomiarów z analizatora spalin albo dymomierza w zakresie emisji szkodliwych substancji,</p> <p>d) prawidłowości prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów,</p> <p>e) fotograficznego udokumentowania obecności pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86m ust. 1;</p> <p>2) przeprowadza, co najmniej raz w roku kalendarzowym, kontrole okresowe sprawdzające przedsiębiorców i inne podmioty prowadzących stacje kontroli pojazdów w zakresie:</p> <p>a) zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 86b ust. 5,</p> <p>b) prawidłowości przeprowadzania badań technicznych,</p> <p>c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji,</p> <p>d) weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych;</p> <p>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;</p> <p>4) przeprowadza analizę skarg, wniosków, statystyk i wydanych zaleceń pokontrolnych, na podstawie których może również wszczynać doraźne kontrole, obejmujące</p>	<p>Zapewnienia Jakości.</p> <p>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.</p>
--	--	--	--	--

			<p>w całości albo w części czynności, o których mowa w pkt 1 i 2;</p> <p>5) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów i przeprowadzania badań technicznych;</p> <p>6) może wystąpić z wnioskiem do organu rejestrującego o skierowanie pojazdu na ponowne badanie techniczne, o którym w art. 86 ust. 2, w przypadku uzasadnionego podejrzenia przeprowadzenia badania technicznego z naruszeniem przepisów prawa.</p> <p>9. Kontrole są przeprowadzane w obecności przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących kontrolowane stacje kontroli pojazdów lub diagnosty, który jest tam zatrudniony.</p> <p>10. Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy komórki nadzoru TDT podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym.</p> <p>11. W ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy komórki nadzoru TDT mają prawo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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</p>	
--	--	--	--	--

			<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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”.</p> <p>Art. 86x. 1. Egzaminacje kwalifikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>Art. 86w. 1. Nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia sprawuje komórka nadzoru TDT.</p> <p>2. Komórka nadzoru TDT przeprowadza kontrole okresowe co najmniej raz w roku kalendarzowym.</p> <p>3. Kontrole okresowe, o których mowa w ust. 2, są prowadzone w zakresie:</p> <p>1) zgodności z programem i właściwej realizacji szkoleń i warsztatów, o których mowa w art. 86t ust. 1;</p>	
--	--	--	---	--

				2) spełniania warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia.	
Art. 14 ust. 3	Stacje kontroli pojazdów prowadzone bezpośrednio przez właściwy organ są zwolnione z wymogów dotyczących upoważnienia i nadzoru w przypadku gdy organ nadzoru stanowi część właściwego organu.	N	-	-	-
Art. 14 ust. 4	Można uznać, że wymogi określone w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu są spełnione przez państwa członkowskie, które wymagają akredytacji stacji kontroli pojazdów na mocy rozporządzenia (WE) nr 765/2008.	N	-	-	-
Art. 15 ust. 1	Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi i z Komisją w odniesieniu do stosowania niniejszej dyrektywy.	T	Art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86z) i art. 26	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. Art. 26. Tworzy się Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych.	
Art. 15 ust. 2	Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i dane kontaktowe swoich krajowych punktów kontaktowych do dnia 20 maja 2015 r. oraz niezwłocznie informują ją o wszelkich zmianach w tym zakresie. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.	N	-	-	
Art. 16	Komisja przeanalizuje wykonalność, koszty i korzyści związane ze stworzeniem elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach przy wykorzystaniu istniejących i już wdrożonych rozwiązań informatycznych w	N	-	-	

	<p>odniesieniu do międzynarodowej wymiany danych z myślą o zminimalizowaniu kosztów i uniknięciu powielania. W ramach analizy tej kwestii Komisja rozważy najbardziej odpowiednie sposoby powiązania istniejących systemów krajowych w celu ułatwienia wymiany informacji na temat danych dotyczących badań zdatności do ruchu drogowego i wskazań drogomicz między właściwymi organami państw członkowskich odpowiadającymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, stacjami kontroli pojazdów, producentami wyposażenia kontrolno-pomiarowego i producentami pojazdów.</p> <p>Komisja przeanalizuje także wykonalność, koszty i korzyści związane z gromadzeniem i przechowywaniem dostępnych informacji odnoszących się do głównych elementów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, które uległy poważnemu wypadkowi, a także możliwość udostępnienia diagnostom, posiadaczom dowodów rejestracyjnych i badającym wypadki informacji o historii wypadku i wskazaniach drogomicz, w anonimowej formie.</p>				
Art. 17	<p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 18 w celu:</p> <ul style="list-style-type: none"> -aktualizacji jedynie oznaczeń kategorii pojazdów, o których mowa odpowiednio w art. 2 ust. 1 oraz art. 5 ust. 1 i 2, w przypadku zmian kategorii pojazdów wynikających ze zmian przepisów dotyczących homologacji typu, o których mowa w art. 2 ust. 1, bez zmiany 	N	-	-	-

	zakresu i częstotliwości badań, -aktualizacji załącznika I pkt 3 w odniesieniu do metod w przypadku dostępności skuteczniejszych i efektywniejszych metod badania, bez rozszerzania wykazu elementów podlegających badaniu, -dostosowania załącznika I pkt 3, w następstwie pozytywnej analizy kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający i oceny usterek, w przypadku zmiany obowiązkowych wymogów w zakresie homologacji typu w przepisach Unii dotyczących bezpieczeństwa lub środowiska.				
Art. 18 ust.1	Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	N	-	-	-
Art. 18 ust. 2	Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 17, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 19 maja 2014 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.	N	-	-	-
Art. 18 ust. 3	Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 17, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o	N	-	-	-

	odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.				
Art. 18 ust. 4	Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.	N	-	-	-
Art. 18 ust. 5	Jeśli zmieniły się dane zawarte w pakiecie informacyjnym, zmiana zostaje określona jako "poprawka". W takich przypadkach organ udzielający homologacji wydaje poprawioną stronę pakietu informacyjnego, w zależności od potrzeby, oznaczając każdą poprawioną stronę w celu wyraźnego pokazania charakteru zmiany i daty ponownego wydania. Uznaje się, że wymóg ten spełnia skonsolidowana, zaktualizowana wersja pakietu informacyjnego, do której dołączony jest szczegółowy opis zmian.	N	-	-	-
Art. 19 ust. 1	Komisję wspomaga komitet ("Komitet ds. Zdatości do Ruchu Drogowego"). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N	-	-	-

Art. 19 ust. 2	W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N	-	-	-
Art. 20 ust. 1	Do dnia 30 kwietnia 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do poziomu harmonizacji okresowych badań zdatności do ruchu drogowego, skuteczności przepisów dotyczących jej zakresu, częstotliwości badań, wzajemnego uznawania świadectw zdatności do ruchu drogowego w przypadku przerejestrowania pojazdów pochodzących z innego państwa członkowskiego oraz wyników analiz dotyczących wykonalności wprowadzenia elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach, o której mowa w art. 16. W sprawozdaniu tym zawarta zostanie również analiza potrzeby aktualizacji załączników, w szczególności w świetle postępu technicznego i praktyk. Sprawozdanie zostanie przedłożone po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 19; w stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze.	N	-	-	-
Art. 20 ust. 2	Nie później niż w dniu 30 kwietnia 2019 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie sporządzone w oparciu o niezależne badania dotyczące skuteczności włączenia w zakres niniejszej dyrektywy lekkich przyczep i	N	-	-	-

	<p>pojazdów dwu- lub trzykołowych. W sprawozdaniu tym zostanie zawarta ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii oraz porównanie wyników krajowych pomiarów bezpieczeństwa ruchu drogowego dla każdej z podkategorii pojazdów typu L, z uwzględnieniem średniej odległości pokonywanej przez te pojazdy. W szczególności Komisja oceni, czy normy i koszty okresowych badań każdej kategorii pojazdów są współmierne do wyznaczonych celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sprawozdaniu będzie towarzyszyć szczegółowa ocena wpływu wraz z analizą kosztów i korzyści w całej Unii, z uwzględnieniem specyfiki państw członkowskich. Sprawozdanie zostanie udostępnione co najmniej sześć miesięcy przed przedłożeniem jakiegokolwiek wniosku ustawodawczego, w stosownych przypadkach, mającego na celu włączenie w zakres niniejszej dyrektywy nowych kategorii.</p>				
Art. 21	<p>Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86h, art. 86p ust. 6-11 i art. 86w ust. 5-10) oraz art. 1 pkt 20</p>	<p>Art. 86h. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) na jego wniosek; 2) z urzędu w przypadku: <ol style="list-style-type: none"> 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, 	

			<p>(art. 140mb i art. 140mc)</p> <p>d) uzyskania informacji o zaprzestaniu spełniania wymagań, o których mowa w art. 86b ust. 5 pkt 2 lub 3,</p> <p>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.</p> <p>2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje decyzję o zakazie przeprowadzania badań technicznych na stacji kontroli pojazdów w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a, w przypadku gdy przedsiębiorca:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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.</p> <p>5. Decyzje, o których mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a i ust. 2, podlegają natychmiastowemu wykonaniu.</p> <p>6. Przedsiębiorca, którego wykreślono z rejestru</p>	
--	--	--	--	--

			<p>przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, na podstawie decyzji, o której mowa 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.</p> <p>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.</p> <p>Art. 86p. 6. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania przez diagnostę badania technicznego Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może wydać postanowienie o obowiązku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>7. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zawiesza, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przywraca diagnoście, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku usunięcia naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia świadectwa.</p> <p>9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa świadectwo kompetencji diagnosty, w drodze decyzji, w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zaprzestania spełniania wymagań, o których mowa w art. 86o ust. 1 pkt 4; 2) rażącego naruszenia przepisów dotyczących badań technicznych. 	
--	--	--	---	--

				<p>10. Rażącem naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>11. W przypadku cofnięcia świadectwa kompetencji diagnosty kolejne świadectwo kompetencji diagnosty może zostać wydane diagnoście:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Art. 86w. 5. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia, jeżeli przedsiębiorca:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>6. Rażącem naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	
--	--	--	--	--	--

			<p>szkolenia dla kandydatów na diagnostów lub zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego bez odbycia przewidzianych w programie zajęć.</p> <p>7. Decyzja, o której mowa w ust. 5, podlega natychmiastowemu wykonaniu.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Art. 140mb. 1. Przedsiębiorca i inny podmiot prowadzące stacje kontroli pojazdów, którzy wbrew obowiązkowi określonymu w art. 86i ust. 1 dopuszczają do przeprowadzenia badania technicznego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>– podlegają karze pieniężnej w wysokości do 10000 zł.</p> <p>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:</p>	
--	--	--	---	--

				<p>1) dochowali należytej staranności w realizacji obowiązków, o których mowa w art. 86i ust. 1 lub</p> <p>2) nie mieli wpływu na powstanie naruszenia.</p> <p>Art. 140mc. Diagnosta, który wbrew obowiązkowi określone w art. 86n ust. 2 przeprowadza badanie techniczne:</p> <p>1) niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem lub sposobem jego przeprowadzenia,</p> <p>2) bez użycia wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego</p> <p>– podlega karze pieniężnej w wysokości do 2000 zł.</p> <p><u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u></p> <p>- <u>ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990):</u></p> <p>- <u>art. 66</u></p> <p>- <u>ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r.– Kodeks karny (Dz. U. z 2018 r.poz. 1600):</u></p> <p>- <u>art. 286 §1</u></p> <p>- <u>ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2018 r. poz. 618, z późn. zm.):</u></p> <p>- <u>art. 96 § 1 pkt 4</u></p>	
Art. 22 ust. 1	Państwa członkowskie mogą zezwolić na wykorzystywanie przez okres nie dłuższy niż pięć lat po dniu 20 maja 2018 r. wyposażenia i przyrządów do przeprowadzania badań, o których mowa w art. 11, które nie spełniają minimalnych wymogów określonych w załączniku III, do prowadzenia badań zdatności do ruchu drogowego.	T	Art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86k ust. 1 pkt 1)	Art. 86k. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:	-
Art. 22 ust. 2	Państwa członkowskie stosują wymogi określone w załączniku V najpóźniej od dnia 1 stycznia 2023 r.	N	-	-	
Art. 23 ust.	Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 20 maja 2017 r. przepisy ustawowe,	T	Art. 31		

1	<p>wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o tych przepisach.</p> <p>Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 20 maja 2018 r.</p> <p>Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odesłania określone są przez państwa członkowskie.</p>			<p>Art. 31. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:</p> <p>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;</p> <p>2) art. 5 pkt 1 oraz art. 8, które wchodzi w życie z dniem 11 lipca 2019 r.;</p> <p>3) art. 1 pkt 14, pkt 15 lit. a tiret pierwsze i trzecie i lit. b, pkt 16, 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.</p>	
Art. 23 ust. 2	Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	N	–	–	–
Art. 24	Dyrektywa 2009/40/WE traci moc ze skutkiem od dnia 20 maja 2018 r.	N	–	–	–
Art. 25	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>	N	–	–	–
Art. 26	Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.	N	–	–	–
Załącznik I	Minimalne wymogi dotyczące zakresu i zalecanych metod badania	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20)	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych,</p> <p>2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych,</p> <p>3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania</p> <p>– uwzględniając warunki techniczne oraz specyfikę konstrukcji pojazdów podlegających badaniom</p>	

				<p>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.</p> <p><u>Częściową transpozycję dyrektyw zapewnia obowiązujące:</u> <u>Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.);</u></p>	
Załącznik II	Minimalna zawartość świadectwa zdatości do ruchu drogowego	T	Art. 1 pkt 18 lit. a (art. 81 ust. 20)	<p>20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych, 2) sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych, 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania <p>– 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,</p>	

				<p>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.</p> <p><u>Transpozycję dyrektyw zapewnia obowiązujący:</u></p> <p><u>Załącznik nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.);</u></p>	
Załącznik III	Minimalne wymagania w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno – pomiarowych	T	<p>Art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86k ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2 pkt 1 i 2)</p>	<p>Art. 86k. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1)szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne odpowiednio do ich rodzajów oraz zakresów badań;</p> <p>2)wymagania dla infrastruktury innej niż stacja kontroli pojazdów, w której mogą być przeprowadzane badania 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;</p> <p>2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:</p> <p>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;</p> <p>2) wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki</p>	

				<p>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.</p> <p><u>Częściową transpozycję dyrektyw zapewnia obowiązujące:</u></p> <p><u>- rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne (Dz. U. poz. 275).</u></p>	
Załącznik IV	Wymogi minimalne dotyczące kompetencji, wykszolenia i certyfikacji diagnostów	T	Art. 1 pkt 18 lit. b (art. 86n ust. 1, art. 86o, art. 86p ust. 1, art. 86r, art. 86x ust. 1-5 i art. 86y ust. 1 pkt 1-5)	<p>Art. 86n. 1. Badania techniczne przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów albo diagnosta zatrudniony przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>Art. 86o. 1. Diagnostą może zostać osoba, która:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) posiada odpowiednie wykształcenie i praktykę; 2) ukończyła albo odbyła: <ol style="list-style-type: none"> 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 	

			<p>kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów, zwany dalej „egzaminem kwalifikacyjnym”;</p> <p>4) nie była prawomocnie skazana za przestępstwo:</p> <p>a) popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe,</p> <p>b) przeciwko wiarygodności dokumentów.</p> <p>2. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 1 pkt 1, rozumie się:</p> <p>1) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscypliny naukowej: 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</p> <p>2) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów przyporządkowanym do dyscypliny naukowej: 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</p> <p>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</p> <p>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</p>	
--	--	--	---	--

			<p>lata praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów.</p> <p>3. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 2, wlicza się maksymalnie 3 miesiące praktyki odbytej na stacji kontroli pojazdów.</p> <p>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.</p> <p>Art. 86p. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty.</p> <p>Art. 86r. 1. Diagnosta jest obowiązany:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki; 2) uczestniczyć co 2 lata w dwudniowych warsztatach doskonalenia zawodowego; 3) przekazywać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego: <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>2. W przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w sposób rzetelny i bezstronny, zgodnie z posiadaną przez niego wiedzą, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania</p>	
--	--	--	--	--

			<p>technicznego i zawiadamia o zaistniałych okolicznościach Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>3. Diagnosta podlega wyłączeniu od przeprowadzenia badania technicznego w przypadku gdy:</p> <p>jest małżonkiem, krewnym lub powinowatym do drugiego stopnia właściciela lub posiadacza pojazdu; był świadkiem lub biegłym w postępowaniu, którego przedmiotem był badany pojazd.</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 tych pojazdów; 3) zastosowanie procedur służących minimalizacji zidentyfikowanego ryzyka bezstronności pracy diagnosty. <p>Art. 86x. 1. Egzamin kwalifikacyjny przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>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.</p> <p>3. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 2, nie może przekroczyć 270 zł.</p> <p>4. Na egzaminie kwalifikacyjnym wykorzystuje się pytania egzaminacyjne pochodzące z katalogu pytań zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw</p>	
--	--	--	---	--

			<p>transportu. Katalog pytań składa się co najmniej z 300 pytań.</p> <p>5. Egzamin kwalifikacyjny obejmuje:</p> <p>1) część teoretyczną składającą się z:</p> <p>a) części testowej,</p> <p>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;</p> <p>2) część praktyczną polegającą na:</p> <p>a) przeprowadzeniu badania technicznego w zakresie określonym przez komisję egzaminacyjną,</p> <p>b) wydaniu oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu,</p> <p>c) wypełnieniu dokumentów stosowanych w przypadku badania technicznego, o którym mowa w lit. a.</p> <p>Art.86y. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego;</p> <p>2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnej;</p> <p>3) tryb, szczegółową formę, warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego;</p> <p>4) tryb i sposób rozpatrywania wniosku o ponowną ocenę części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego;</p> <p>5) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia;</p> <p><i>(oraz projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w</i></p>	
--	--	--	--	--

				<p><i>sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, wymagań dla ośrodków szkolenia oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych;</i></p> <p><i>projekt rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzoru świadectwa kompetencji diagnosty oraz ustalenia numeru ewidencyjnego diagnosty, wzoru wniosku o nadanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru pieczętki diagnosty oraz opłat z tym związanych)</i></p>	
Załącznik V	Organy nadzoru	T	<p>Art. 1 pkt 18 lit. a i b (art. 86, art. 86b ust. 6, art. 86g ust. 3 i 4, art. 86j, art. 86p ust. 6-11, art. 86w ust. 1-10, art. 86x oraz art. 86y ust. 1)</p>	<p>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.</p> <p>2. W przypadku gdy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> - 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 którym 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. <p>Art.86b. 6. Dyrektor Transportowego Dozoru</p>	

			<p>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.</p> <p>Art. 86g. 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.</p> <p>4. Z przeprowadzenia sprawdzenia uzupełniającego sporządza się protokół.</p> <p>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”.</p> <p>2. Czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy komórki nadzoru TDT, na podstawie upoważnienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz legitymacji służbowej.</p> <p>3. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać pracownicy komórki nadzoru TDT, którzy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) posiadają co najmniej wykształcenie średnie, 2) przeszli odpowiednie szkolenie <p>- zgodne z normą przenoszącą normę EN ISO/IEC 17020.</p> <p>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.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>5. Pracownicy komórki nadzoru TDT nie mogą:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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.</p> <p>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 nadzór 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.</p> <p>8. W ramach wykonywanego nadzoru komórka nadzoru TDT:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przeprowadza kontrolę i weryfikuje wyniki wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> a) analizy wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek, 	
--	--	--	--	--

				<p>b) analizy i weryfikacji wyników pomiarów z urządzeń do badania skuteczności i równomierności działania hamulców,</p> <p>c) analizy wyników pomiaru z analizatora spalin albo dymomierza w zakresie emisji szkodliwych substancji,</p> <p>d) prawidłowości prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych,</p> <p>e) fotograficznego udokumentowania obecności pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86m ust. 1;</p> <p>2) przeprowadza, co najmniej raz w roku kalendarzowym, kontrole okresowe sprawdzające przedsiębiorców i inne podmioty prowadzących stacje kontroli pojazdów w zakresie:</p> <p>a) zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 86b ust. 5,</p> <p>b) prawidłowości przeprowadzania badań technicznych,</p> <p>c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji,</p> <p>d) weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>5) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów i przeprowadzania badań technicznych;</p>	
--	--	--	--	--	--

			<p>6) może wystąpić z wnioskiem do organu rejestrującego o skierowanie pojazdu na ponowne badanie techniczne, o którym w art. 86 ust. 2, w przypadku uzasadnionego podejrzenia przeprowadzenia badania technicznego z naruszeniem przepisów prawa.</p> <p>9. Kontrole są przeprowadzane w obecności przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących kontrolowane stacje kontroli pojazdów lub diagnosty, który jest tam zatrudniony.</p> <p>10. Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy komórki nadzoru TDT podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym.</p> <p>11. W ramach prowadzonych kontroli pracownicy komórki nadzoru TDT mają prawo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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.</p> <p>13. Komórka nadzoru TDT w danym roku kalendarzowym obejmuje kontrolą, o której mowa w ust.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>8 pkt 1, nie mniej niż 0,5 % liczby badań technicznych przeprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzedzającym.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Art. 86p. 6. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania przez diagnostę badania technicznego Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może wydać postanowienie o obowiązku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>7. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zawiesza, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przywraca diagnoście, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku usunięcia naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia świadectwa.</p> <p>9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa świadectwo kompetencji diagnosty, w drodze decyzji, w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zaprzestania spełniania wymagań, o których mowa w art. 86o ust. 1 pkt 4; 	
--	--	--	---	--

			<p>2) rażącego naruszenia przepisów dotyczących badań technicznych.</p> <p>10. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>11. W przypadku cofnięcia świadectwa kompetencji diagnosty kolejne świadectwo kompetencji diagnosty może zostać wydane diagnoście:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Art. 86w. 1. Nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia sprawuje komórka nadzoru TDT.</p> <p>2. Komórka nadzoru TDT przeprowadza kontrole okresowe co najmniej raz w roku kalendarzowym.</p> <p>3. Kontrole okresowe, o których mowa w ust. 2, są prowadzone w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>4. Do kontroli okresowych, o których mowa w ust. 2, stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.</p> <p>5. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia, jeżeli przedsiębiorca:</p>	
--	--	--	--	--

			<p>1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 86v ust. 7, niezgodne ze stanem faktycznym;</p> <p>2) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia;</p> <p>3) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia w wyznaczonym terminie.</p> <p>6. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest:</p> <p>1) prowadzenie szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z programem;</p> <p>2) prowadzenie szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z warunkami, o których mowa w art. 86u ust. 1 pkt 1-4;</p> <p>3) wystawienie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów lub zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego bez odbycia przewidzianych w programie zajęć.</p> <p>7. Decyzja, o której mowa w ust. 5, podlega natychmiastowemu wykonaniu.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Art. 86x. 1. Egzaminy kwalifikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez Dyrektora</p>	
--	--	--	--	--

			<p>Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>Art. 86y. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> 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: <ol style="list-style-type: none"> a) egzamin kwalifikacyjny, b) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, c) uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 86u ust. 3. 	
--	--	--	---	--

Odwrócona tabela zgodności

Odwrócona tabela zgodności			
Tytuł aktu krajowego	Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (stan z 12.10.2018 r.)		
Tytuł wdrażanego aktu prawnego/wdrażanych aktów prawnych	Dyrektywa 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51)		
	Przepisy prawa polskiego		
jednostka redakcyjna	Treść przepisu projektu ustawy	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu	Uwagi
art. 1 pkt 2 lit. b (art. 2 pkt 41)	41) autobus – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz ich bagażu;	Nowelizacja brzmienia art. 2 pkt 41 polega na doprecyzowaniu obecnej definicji autobusu poprzez uwzględnienie jego konstrukcyjnego przeznaczenia, którym jest także przewóz bagażu.	

<p>art. 1 pkt 2 lit. c (art. 2 pkt 50)</p>	<p>50) przyczepa – pojazd na kołach, bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem; określenie to obejmuje również przyczepę modułową;</p>	<p>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.</p>	
--	---	--	--

<p>art. 1 pkt 2 lit. d (art. 2 pkt 50a i 50b)</p>	<p>50a) moduł przyczepy – pojazd posiadający co najmniej 2 osie niezależne w jednej linii, umożliwiający połączenie z kompatybilnymi modułami przyczepy; 50b) przyczepa modułowa – przyczepa składająca się z jednego lub więcej modułów przyczepy, przeznaczona konstrukcyjnie do przewozu ładunków niepodzielnych;</p>	<p>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.</p>	
---	--	--	--

<p>art. 1 pkt 2 lit. e (art. 2 pkt 52)</p>	<p>52) naczepa – przyczepę, której część spoczywa na innym pojeździe i obciąża ten pojazd;</p>	<p>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.</p>	
<p>art. 1 pkt 2 lit. f (art. 2 pkt 60a)</p>	<p>60a) rodzaj pojazdu, podrodzaj pojazdu, przeznaczenie – klasyfikację pojazdu określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 3;”,</p>	<p>Jednocześnie wprowadzone zostało w art. 2 pkt 60a nowe definicje - rodzaj pojazdu, podrodzaj pojazdu, przeznaczenie. Wprowadzenie tych definicji umożliwi jednoznaczną klasyfikację pojazdu w polskim systemie rejestracji.</p>	

<p>art. 1 pkt 2 lit. g (art. 2 pkt 82)</p>	<p>82) tramwaj – pojazd szynowy przystosowany do uczestniczenia w ruchu drogowym;</p>	<p>Również w art. 2 w pkt 82 zmieniono brzmienie definicji tramwaju, poprzez 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.</p>	
<p>art. 1 pkt 4 lit. a i b (art. 66 ust. 1a i ust. 1b pkt 6 i 7)</p>	<p>Art. 66. 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. 6) kategorii N₃ oraz M₃ o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 stycznia 1988 r.;</p> <p>7) kategorii N₂, M₂ oraz M₃ o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 października 2001 r.</p>	<p>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 Unii Europejskiej. 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</p>	

		dniem 1 stycznia 1988 r. lub 1 października 2001 r.	
--	--	---	--

<p>art. 1 pkt 5 (art. 66a ust. 2, ust.2a-2d i ust. 5)</p>	<p>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:</p> <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) braku, utraty lub zniszczenia tabliczki znamionowej; 2) utraty aktualności treści tabliczki znamionowej. <p>2b. Opłaty za wydanie decyzji, o których mowa w ust. 2 i 2a, stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>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.</p> <p>2d. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi w systemie teleinformatycznym rejestr nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanych i</p>	<p>Projekt ustawy nowelizuje dotychczasowe przepisy dotyczące numeru nadwozia, podwozia lub ramy poprzez zmianę brzmienia art. 66a ust. 2 oraz dodanie nowych przepisów w ust. 2a-2d. 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 Transportowego Dozoru Technicznego. 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 Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi będzie centralny rejestr nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanych i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych.</p>	
---	--	--	--

	<p>umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none">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 <p>– 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.</p>		
--	---	--	--

<p>art. 1 pkt 6 (art. 70y ust. 2 pkt 5, ust. 2a oraz 6 i 7)</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>6. Koszty badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych pojazdu zarejestrowanego, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, pokrywa właściciel pojazdu.</p> <p>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.</p>	<p>Nowe brzmienie zostało również nadane art. 70y i art. 70z. Zgodnie z projektowanymi zapisami Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie posiadał kompetencje do przeprowadzania badań homologacyjnych, 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 przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem.</p>	
---	--	--	--

<p>art. 1 pkt 7 (art. 70z ust. 1 i 5-8)</p>	<p>1. Jednostka uprawniona i Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzają badania homologacyjne na wniosek producenta albo podmiotu dokonującego montażu instalacji przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem.</p> <p>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.</p> <p>6. Z przeprowadzonego badania homologacyjnego, z zastrzeżeniem ust. 7, jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sporządzają:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) protokół wraz ze sprawozdaniem zawierającym wyniki tego badania - w przypadku badań homologacyjnych typu pojazdu oraz sposobu montażu instalacji przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem albo 2) sprawozdanie zawierające wyniki tego badania - w przypadku badań homologacyjnych typu przedmiotu wyposażenia lub części. <p>7. W przypadku określenia przez producenta zakresu wymagań technicznych, do sprawdzenia z</p>	<p>Nowe brzmienie zostało również nadane art. 70y i art. 70z. Zgodnie z projektowanymi zapisami Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie posiadał kompetencje do przeprowadzania badań homologacyjnych, 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 przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem.</p>	
---	--	--	--

	<p>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.</p> <p>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.</p>		
--	--	--	--

<p>art. 1 pkt 8 (art. 70zq ust. 1 i 3)</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Nowe brzmienie zostało również nadane art. 70zq, którego zmiana stanowi konsekwencję zmiany brzmienia art. 70y. Zgodnie z projektowanymi zapisami Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie posiadał kompetencje do przeprowadzania badań homologacyjnych, 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.</p>	
<p>art. 1 pkt 9 (art. 70zv ust. 1 i 3)</p>	<p>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.</p> <p>3. Z przeprowadzonego badania jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sporządzają sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w</p>	<p>Nowe brzmienie zostało również nadane art. 70 zv ust. 1 i 3, co jest konsekwencją zmiany brzmienia art. 70yz. Zgodnie z projektowanymi zapisami Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie posiadał kompetencje do przeprowadzania badań homologacyjnych, 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</p>	

	celu dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu.	typ pojazdu do zasilania gazem.	
--	--	---------------------------------	--

<p>art. 1 pkt 10 lit. c (art. 71 ust. 2)</p>	<p>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.</p>	<p>nowe brzmienie przepisów służy doprecyzowaniu zasad dopuszczenia stałego i czasowego do ruchu pojazdów, dla których wymagana jest rejestracja</p>	
--	---	--	--

<p>art. 1 pkt 10 lit. d (art. 71 ust. 3 i 4)</p>	<p>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.</p> <p>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 zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Przepis ten nie dotyczy motocykla.</p>	<p>Obowiązujące przepisy ustawy określają obowiązek przeprowadzenia badania technicznego w przypadku pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t oraz autobusu w przypadku wyposażenia ich w urządzenie sprzęgające do ciągnięcia przyczepy. Projektowane przepisy w art. 71 ust. 3 uzupełniono o wskazanie konieczności spełnienia przez przyczepę motorowerową wymagań wskazanych a w art. 66 ustawy. 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.</p>	
<p>art. 1 pkt 12 (art. 75a ust. 1a)</p>	<p>1a. Wpis do rejestru jest wolny od opłat.</p>	<p>Wprowadzenie przedmiotowej zmiany podyktowane jest zapewnieniem kompletności produkcji i obrotu tablicami rejestracyjnymi.</p>	
<p>art. 1 pkt 14 lit. a-b (art. 80b ust. 1 pkt 12 i pkt 12a)</p>	<p>12) o nadaniu i umieszczeniu nowego numeru nadwozia, podwozia lub ramy pojazdu; 12a) o wykonaniu i umieszczeniu nowej tabliczki znamionowej zastępczej;</p>	<p>Zmiana konieczna jest dla zapewnienia kompletnego krajowego systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów.</p>	

<p>art. 1 pkt 18 lit. a (art. 83)</p>	<p>Art. 83. 1. Właściciel lub posiadacz tramwaju lub trolejbusu są obowiązani przedstawić je do badania technicznego.</p> <p>2. Organem właściwym do przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>3. Badania techniczne tramwajów i trolejbusów dzielą się na okresowe badania techniczne, dodatkowe badania techniczne oraz rozszerzone badania techniczne.</p> <p>4. Okresowe badanie techniczne trolejbusu przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 6 miesięcy od dnia przeprowadzenia badania technicznego.</p> <p>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 każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.</p> <p>6. Dodatkowe badanie techniczne tramwaju i trolejbusu przeprowadza się na wniosek:</p> <p>1) właściciela lub posiadacza pojazdu albo organu kontroli ruchu drogowego, gdy tramwaj albo trolejbus uczestniczył w</p>	<p>Dyrektywa 2014/45/UE nie traktuje o badaniu technicznym tramwajów trolejbusów, jednakże znajdują się one w definicji "tramwaju" w ustawie - Prawo o ruchu drogowym, tj. jest to pojazd szynowy uczestniczący w ruchu drogowym. Zatem należało również odnieść się do badań technicznych ww. pojazdów w konsekwencji przekazując, z uwagi na ich złożoność i specyfikę, ich wykonywanie Dyrektorowi TDT.</p>	
---	--	--	--

	<p>wypadku drogowym lub innym zdarzeniu, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy konstrukcji pojazdu;</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>7. Rozszerzone badanie techniczne tramwaju i trolejbusu przeprowadza się przed dopuszczeniem do ruchu sprowadzonego z zagranicy używanego tramwaju albo trolejbusu.</p> <p>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.</p>		
--	--	--	--

	<p>10 pkt 2 oraz przy użyciu wyposażenia kontrolno-pomiarowego określonego w tych przepisach.</p> <p>9. Do badań technicznych tramwajów i trolejbusów stosuje się przepisy art. 81 ust. 16 i 17.</p> <p>10. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none">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. <p>11. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 10, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:</p> <ol style="list-style-type: none">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		
--	--	--	--

	<p>tramwajów i trolejbusów zgodnie z zakresem i sposobem przeprowadzania tych badań;</p> <p>3) potrzebę ujednoczenia dokumentów i ułatwienia ich identyfikacji oraz konieczność zapewnienia sprawności i przejrzystości procedury ich wydawania oraz prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p>		
--	---	--	--

<p>art. 1 pkt 18 lit. a (art. 84)</p>	<p>Art. 84. 1. Badanie techniczne przeprowadza się po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłaty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>2. W przypadku ponownego badania technicznego, o którym mowa w art. 86 ust. 1, opłaty określone w ust. 1 pkt 1 i 2, uiszcza się po przeprowadzonym badaniu technicznym.</p> <p>3. Obowiązani do pobierania, ewidencjonowania lub odprowadzania opłat, o których mowa w ust. 1, są:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>4. Podmioty, o których mowa w ust. 3, odprowadzają na wyodrębniony rachunek</p>	<p>Implementowany akt prawny nie odnosi się do opłat towarzyszących przeprowadzaniu badania technicznego. Jednakże projektodawca mając na uwadze obecnie funkcjonujące rozwiązania (opłata ewidencyjna) oraz konieczność skorelowania ich z innymi np. opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w sposób bardzo precyzyjny określił systematykę pobierania, ewidencjonowania lub odprowadzania wszystkich opłat towarzyszących temu badaniu technicznemu.</p>	
---	--	---	--

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>6. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 1, nie może przekroczyć 600 zł.</p> <p>7. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 1, za przeprowadzenie badania technicznego tramwaju albo trolejbusu, nie może przekroczyć 1800 zł.</p> <p>8. Maksymalna wysokość opłaty jakościowej nie może przekroczyć 3,50 zł.</p> <p>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.</p>		
--	--	--	--

	<p>10. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>11. Podmioty obowiązane do odprowadzenia opłaty jakościowej oraz opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie są obowiązane:</p> <p>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;</p> <p>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.</p> <p>12. Od nieterminowo odprowadzonych opłat, o których mowa w ust. 11, pobiera się odsetki za zwłokę, w wysokości odsetek za nieterminowe regulowanie zobowiązań podatkowych.</p>		
--	--	--	--

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>15. Ściągnięte należności z tytułu należnych opłat:</p> <ol style="list-style-type: none">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. <p>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.</p> <p>17. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje ministrowi właściwemu do spraw transportu, w</p>		
--	---	--	--

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

	<p>niż polecenie przelewu instrumentu płatniczego.</p> <p>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.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none">1) sposób ewidencjonowania i odprowadzania opłaty jakościowej oraz pobierania, uiszczenia, 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. <p>22. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 21, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:</p> <ol style="list-style-type: none">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, uiszczenia, ewidencjonowania		
--	---	--	--

	<p>i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie;</p> <p>2) konieczność ujednoczenia miesięcznych sprawozdań.</p> <p>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.</p>		
--	---	--	--

<p>Art. 1 pkt 22 (Załącznik nr 1 do ustawy kol. 3 lp. 3 i 7)</p>	<p>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; 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;</p>	<p>Zmiany przepisów w załączniku nr 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym 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 (Dz. U. z 2017 r. poz. 2222, z późn. zm.) od rzeczywistej masy całkowitej, która nie może być większa od dopuszczalnej masy całkowitej ustanowionej przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym.</p>	
<p>Art. 2</p>	<p>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 punkt 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;”.</p>	<p>Zmiany w ustawie o podatków dochodowym od osób fizycznych stanowią konsekwencje wprowadzenia nowego rodzaju opłaty - opłaty przeznaczonej na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych pojazdów "opłaty jakościowej".</p>	

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, uiszczonej przez właściciela lub posiadacza pojazdu;”.	Zmiany w ustawie o podatków dochodowym od osób prawnych stanowią konsekwencje wprowadzenia nowego rodzaju opłaty - opłaty przeznaczonej na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych pojazdów "opłaty jakościowej".	
Art. 4	W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze 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	W związku z przyznaniem Dyrektorowi TDT nowych kompetencji uporządkowania wymagał katalog zadań, które ten organ wykonuje na podstawie innych ustaw.	

	towarów niebezpiecznych.”;		
--	----------------------------	--	--

Art. 5	<p>W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.) w załączniku 3 do ustawy, w tabeli:</p> <p>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</p> <p>2) 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</p>	<p>Wprowadza zmiany redakcyjne 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 nr 3 jest niezbędne z uwagi na fakt, że załącznik nr 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.</p>	
--------	--	---	--

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

Art. 6	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 części I w ust. 36: 1) w kolumnie 2 uchyla się pkt 1; 2) w kolumnie 4 uchyla się pkt 2	Stworzenie centralnego rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, za wpis do którego pobierana jest opłata o charakterze administracyjnym – zgodnie z brzmieniem niniejszego projektu, skutkuje również koniecznością 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 pobierana jest opłata skarbową.	
--------	---	---	--

<p>Art. 7</p>	<p>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:</p> <p>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.”;</p> <p>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:</p> <p>1) wtórnik dokumentu pod warunkiem złożenia marszałkowi województwa wraz z wnioskiem oświadczenia o utracie dokumentu albo</p> <p>2) nowy dokument.</p> <p>2. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, składa się pod rygorem</p>	<p>Art. 7 dokonuje zmian m.in. w art. 23 ust. 3 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 23 ust. 3 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych „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 ustawy o</p>	
---------------	--	---	--

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>6. W celu przedłużenia ważności zaświadczenia ADR kierowca jest obowiązany, w okresie 12 miesięcy</p>	<p>przewozie towarów niebezpiecznych. 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 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych 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.</p>	
--	--	---	--

	<p>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 przedłuży ważność zaświadczenia ADR na okres kolejnych 5 lat od dnia upływu terminu ważności dotychczasowego zaświadczenia ADR, wydając nowe zaświadczenie ADR.”.</p>		
--	---	--	--

Art. 8	<p>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:</p> <p>1) w art. 1 pkt 17, w art. 80s w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2) jednostka uprawniona, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego lub jednostka badawcza producenta pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części przeprowadzająca badania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części</p> <p>- zwani dalej „podmiotami uprawnionymi”.”;</p> <p>2) w art. 3 uchyla się pkt 2.</p>	<p>W związku z poszerzeniem kompetencji Dyrektora TDT niniejszym projektem należało rozszerzyć katalog podmiotów uprawnionych do postępowania się profesjonalnym dowodem rejestracyjnym i profesjonalnymi tablicami o wyżej wymienionego Dyrektora TDT.</p>	
Art. 9	<p>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:</p> <p>„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);”.</p>	<p>W związku ze specyfiką działalności regulowanej określanych przedmiotowym projektem należało rozszerzyć dotychczasowy katalog wyłączeń dotyczących transgranicznej działalności usługowej o prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów.</p>	

Art.10	Art. 10. Do dnia 1 stycznia 2023 r. badania techniczne tramwajów oraz badania techniczne trolejbusów w części elektrycznej, oprócz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, mogą być wykonywane 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.	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.	
--------	--	---	--

<p>Art. 11- 25 i 27-29</p>	<p>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.</p> <p>Art. 12. Do kontroli stacji kontroli pojazdów, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.</p> <p>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.</p> <p>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. 6 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>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</p>	<p>Art. 12, art. 15 i art. 16 zawierają procedury przejściowe dla zapewnienia ciągłości funkcjonowania stacji kontroli pojazdów, natomiast art. 17 i 18 określają rozwiązania dla zapewnienia ciągłości wykonywania zawodu diagnosty. Pozostałe przepisy uszczegóławiają oraz precyzują terminy wdrożenia rozwiązań przewidywanych projektem np. nadawanie numeru nadwozia, podwozia i ramy czy utworzenie krajowego punktu kontaktowego do spaw badań technicznych. Zastosowanie odpowiednich przepisów przejściowych pozwoli na płynne wdrożenie nowego systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów.</p>	
----------------------------	--	---	--

	<p>prorowadzonego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie art. 86c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>5. Przepisy ust. 2 stosuje się odpowiednio</p>		
--	---	--	--

	<p>do postępowań w sprawie wpisania przedsiębiorców i innych podmiotów do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje 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:</p> <p>1) do dnia ogłoszenia niniejszej ustawy - w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy;</p> <p>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.</p> <p>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</p>		
--	--	--	--

	<p>Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Zakres tematyczny pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego, o których mowa w ust. 2, uwzględnia nowe</p>		
--	--	--	--

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>7. Osoby, które przed dniem wejścia w</p>		
--	---	--	--

	<p>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.</p> <p>8. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność.</p> <p>9. Do postępowań w sprawie wydania uprawnień diagnostom:</p> <ol style="list-style-type: none">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. <p>10. Do postępowań w sprawie cofnięcia uprawnień diagnostom:</p> <ol style="list-style-type: none">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		
--	---	--	--

	<p>dokumentów</p> <p>– stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że postępowania te prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		
--	--	--	--

	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none">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. <p>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.</p> <p>Art. 19. 1. W przypadku pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 1 ustawy</p>		
--	--	--	--

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 wpisanym 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

	<p>ust. 1 pkt 3 lit. c ustawy zmienianej w art. 1.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		
--	--	--	--

	<p>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.</p> <p>Art. 29. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:</p> <p>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,</p> <p>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.</p>		
--	--	--	--

art. 30	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz w razie potrzeby wdraża mechanizm korygujący.</p>	<p>W art. 30 wskazany został maksymalny limit wydatków Transportowego Dozoru Technicznego stanowiący finansowy skutek wejścia w życie przedmiotowej ustawy. Określenie maksymalnego poziomu ciężaru finansowego związanego z wejściem w życie regulacji stanowi konsekwencję stosowania zasad związanych z procedowaniem aktów prawnych.</p>	
---------	--	--	--

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu
ich niezbędnego wyposażenia²⁾**

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z 2017 r. poz. 2338 oraz z 2018 r. poz. 855) w § 9 w ust. 1 pkt 3a otrzymuje brzmienie:

„3a) w przypadku braku określenia na tabliczce znamionowej wartości, o której mowa w pkt 3, zadymienie spalin pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym, mierzone przy swobodnym przyspieszeniu silnika w zakresie od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej, wyrażone w postaci współczynnika pochłaniania światła, nie przekraczało: 2,5 m⁻¹, 3,0 m⁻¹ – w przypadku pojazdów wyposażonych w silnik z turbodoładowaniem, 1,5 m⁻¹ – w przypadku pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2008 r., 0,7 m⁻¹ – w przypadku pojazdów objętych świadectwem homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu zgodnie z załącznikiem I tabelą 2 do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51).

i utrzymania pojazdów (Dz. Urz. UE L 171 z 29.06.2007, str. 1, z późn. zm.³⁾) albo zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczącego homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylającego dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 1, z późn. zm.⁴⁾);”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W POROZUMIENIU:

MINISTER

SPRAW WEWNĘTRZNYCH

I ADMINISTRACJI

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 199 z 28.07.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 158 z 16.06.2011, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 142 z 01.06.2012, str. 16.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 52, Dz. Urz. UE L 167 z 25.06.2011, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 47 z 18.02.2014, str. 1.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990).

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

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia wdraża tylko pkt 8.2.2.2. lit. b tabeli określającej zakres i metody badania oraz ocenę usterek pojazdu z załącznika I dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE.

W § 1 pkt 1 projektu rozporządzenia zostało zmienione brzmienie § 9 ust. 1 pkt 3a rozporządzenia poprzez dodanie kolejnej maksymalnej wartości współczynnika pochłaniania światła wyrażającego zadymienie spalin pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym wynoszącej $0,7 \text{ m}^{-1}$. Dodana wartość dotyczy pojazdów objętych świadectwem homologacji typu WE pojazdu/pojazdu zgodnie z załącznikiem I tabelą 2 do rozporządzenia (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz. Urz. UE L 171 z 29.06.2007, str. 1, z późn. zm.) albo zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczącego homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylającą dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 1, z późn. zm.) Zmiana brzmienia § 9 ust. 1 pkt 3a jest konsekwencją wprowadzenia normy Euro VI i Euro 6 w zakresie emisji spalin dla silników z zapłonem samoczynnym.

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia, w związku z § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), nie podlega notyfikacji w trybie określonym w ww. rozporządzeniu.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.

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

Projektowane przepisy są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</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 Departament Transportu Drogowego w MI, tel. (22) 630 12 40.</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).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury:</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE.

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

Nowe regulacje zapewnią spójność z przepisami UE z zakresu warunków technicznych oraz badań technicznych pojazdów.

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

Problematyka objęta przedmiotem projektowanych regulacji podlega wdrożeniu do prawa krajowego na mocy przepisów UE, dlatego też w tym zakresie nie prowadzono badań o charakterze międzynarodowym.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Bezpośrednie
Diagności przeprowadzający badania techniczne	Brak danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów	-	Bezpośrednie
Właściciele pojazdów	20 mln	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Bezpośrednie

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

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany do konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Oddział Kłudzienko,
10. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
11. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,

12. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
13. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
14. Związek Pracodawców Motoryzacji,
15. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa,
16. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych,
17. Związek Dealerów Samochodów,
18. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego,
19. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM),
20. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
21. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR,
22. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
23. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa,
24. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL,
25. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
26. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
27. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
28. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),
29. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
30. Transport i Logistyka Polska,
31. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie, Wydział Nauk Technicznych,
32. Rada Dialogu Społecznego,
33. Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT,
34. Dekra Polska,
35. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA),
36. Stowarzyszenie na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa w Transporcie Drogowym „Akademia Mocowania”,
37. Stowarzyszenie Uczestników Rynku Komunikacji Samochodowej i Transportu Drogowego „Najlepsza Droga”,
38. Instytut Naukowy „Logistic Technologies Sp. z o.o.”,
39. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych,
40. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów,
41. Federacja Przedsiębiorców Polskich.

Projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłoszenie uwag wyniesie 14 dni. Uwagi podmiotów zostaną omówione w raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na finanse publiczne.
--	---

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	Użytkownicy pojazdów							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.
--	---

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

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

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie szczegółowego sposobu i trybu nadawania i umieszczania w pojazdach numerów nadwozia, podwozia lub ramy, wzoru tabliczki znamionowej zastępczej oraz wysokości opłaty z tym związanej

Na podstawie art. 66a ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy sposób i tryb nadawania i umieszczania numerów nadwozia, podwozia lub ramy w pojazdach, o których mowa w art. 66a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”, oraz sposób postępowania z dotychczasowymi cechami identyfikacyjnymi;
- 2) wzór tabliczki znamionowej zastępczej oraz sposób jej wykonania i umieszczenia;
- 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.

§ 2. 1. Numer nadwozia, podwozia lub ramy, w przypadku pojazdu, o którym mowa w art. 66a ust. 2 ustawy, nadaje się na wniosek właściciela pojazdu.

2. Do wniosku o nadanie cechy identyfikacyjnej właściciel pojazdu dołącza odpowiednio:

- 1) oświadczenie, że pojazd jest pojazdem, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 1 ustawy;
- 2) dowód własności ramy lub podwozia pojazdu, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 2 ustawy;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- 3) dokumenty stwierdzające odzyskanie pojazdu, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 3 ustawy;
- 4) dokumenty stwierdzające nabycie pojazdu, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 4 ustawy;
- 5) prawomocne orzeczenie sądu ustalające prawo własności pojazdu, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 5 ustawy;
- 6) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu lub opinię rzeczoznawcy samochodowego, w przypadku pojazdu, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 6 ustawy;
- 7) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu zgodności pojazdu, o którym mowa w art. 66a ust. 2 pkt 7 ustawy, z warunkami technicznymi;
- 8) opinię rzeczoznawcy samochodowego, jeżeli jest wymagana;
- 9) dowód rejestracyjny, jeżeli pojazd jest zarejestrowany;
- 10) kartę pojazdu, jeżeli była wydana.

§ 3. 1. Numer nadwozia, podwozia lub ramy umieszcza, na nadwoziu, podwoziu lub ramie oraz tabliczce znamionowej zastępczej, upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego, na podstawie decyzji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, o której mowa w art. 66a ust. 2 ustawy.

2. Upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego:

- 1) umieszcza numer nadwozia, podwozia lub ramy zgodnie z decyzją, o której mowa w ust. 1;
- 2) wystawia zaświadczenie potwierdzające umieszczenie numeru nadwozia, podwozia lub ramy, które jest podstawą do zmiany danych w dowodzie rejestracyjnym pojazdu i karcie pojazdu, jeżeli była wydana;
- 3) zamieszcza informacje o umieszczeniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy w rejestrze badań technicznych pojazdów, o którym mowa w przepisach w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.

§ 4. 1. W przypadku zatarcia, sfalszowania lub skorodowania dotychczasowej cechy identyfikacyjnej przekreśla się ją przez wybicie linii ciągłej.

2. W przypadku braku, utraty lub zniszczenia tabliczki znamionowej upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego wykonuje i umieszcza tabliczkę

znamionową zastępczą zgodnie z decyzją, o której mowa w art. 66a ust. 2a ustawy, umieszczając na niej numer nadwozia, podwozia lub ramy.

3. Tabliczka znamionowa zastępcza powinna być wykonana tak, aby zapewnić trwałość zamieszczonych na niej informacji oraz trwale umieszczona w miejscu łatwo dostępnym i widocznym, na elemencie niepodlegającym wymianie w trakcie eksploatacji pojazdu.

4. Wzór tabliczki znamionowej zastępczej określa załącznik do rozporządzenia.

§ 5. 1. Wysokość opłaty za wydanie decyzji administracyjnej o nadaniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy wynosi 59 zł.

2. Wysokość opłaty za wydanie decyzji administracyjnej o zgodzie na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej wynosi 46 zł.

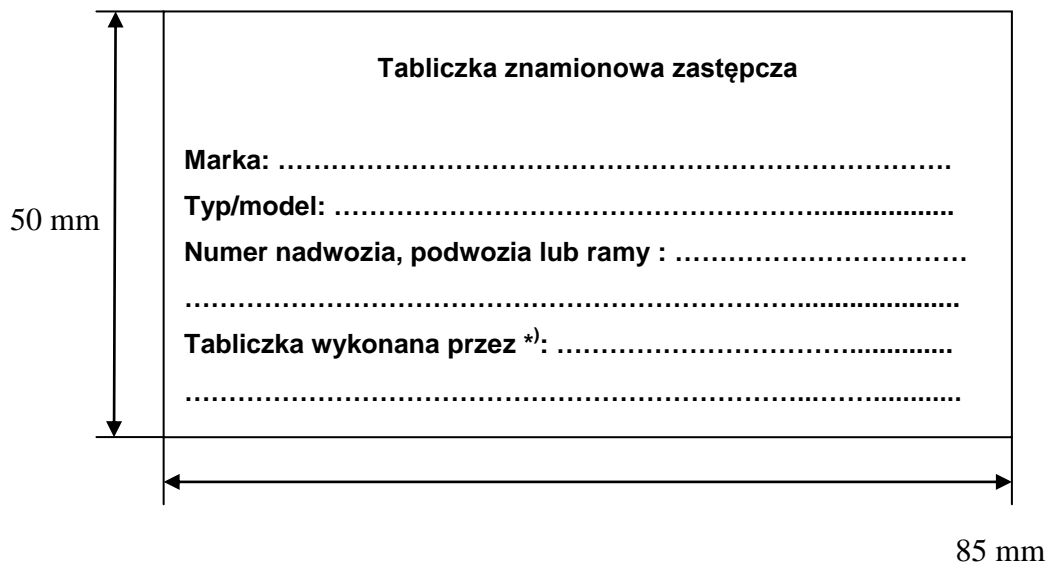
§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2011 r. w sprawie szczegółowego sposobu oraz trybu nadawania i umieszczania w pojazdach cechy identyfikacyjnej (Dz. U. poz. 1401), które traci moc z dniem ... w związku z wejściem w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

WZÓR TABLICZKI ZNAMIONOWEJ ZASTĘPCZEJ



*) Należy wpisać upoważnionego pracownika Transportowego Dozoru Technicznego.

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 66a ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) został przygotowany projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego sposobu i trybu nadawania i umieszczania w pojazdach numerów nadwozia, podwozia lub ramy, wzoru tabliczki znamionowej zastępczej oraz opłaty z tym związanej.

Na skutek zmiany upoważnienia zawartego w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, zaistniała konieczność ponownego wydania przedmiotowego rozporządzenia. Projekt rozporządzenia oprócz cech identyfikacyjnych tj.: numer nadwozia, podwozia lub ramy, określa także sposób nadawania tabliczki znamionowej zastępczej, jej wzór i wysokość opłaty za jej nadanie.

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Projekt rozporządzenia, w związku z § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), nie podlega notyfikacji w trybie określonym w ww. rozporządzeniu.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt przed skierowaniem do uzgodnień zostanie udostępniony na stronach urzędowego biuletynu teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego sposobu i trybu nadawania i umieszczania w pojazdach numerów nadwozia, podwozia lub ramy, wzoru tabliczki znamionowej zastępczej oraz wysokości opłaty z tym związanej</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 Departament Transportu Drogowego w MI, tel. (22) 630 16 47.</p>	<p>Data sporządzenia 10 października 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).</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury -----</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie określa szczegółowy sposób i tryb nadawania i umieszczania w pojazdach, o których mowa w art. 66a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, numerów nadwozia, podwozia lub ramy, wzór tabliczki znamionowej zastępczej, oraz wysokość opłat z tym związanych.

Podmiot wyznaczony do umieszczania numerów nadwozia, podwozia lub ramy w pojeździe i przyjęte rozwiązania mają zagwarantować umożliwienie jednoznacznego rozpoznania i identyfikacji pojazdu w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

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

Przedmiotowy projekt rozporządzenia zakłada zmianę w stosunku do obecnych przepisów, podmiotu nadającego w drodze decyzji administracyjnej numery nadwozia, podwozia lub ramy. Obecnie to starosta właściwy w sprawach rejestracji pojazdów wskazuje w decyzji właściwą stację kontroli pojazdów do nadania cechy identyfikacyjnej. Projektowane przepisy przewidują, że podmiotem odpowiedzialnym za umieszczenie numerów nadwozia, podwozia lub ramy będzie Dyrektor upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie decyzji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

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

Prace nad przepisami niniejszego rozporządzenia stanowią konsekwencję projektowanej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa nowelizacja wdraża do krajowego porządku prawnego Dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Użytkownicy pojazdów	19 mln	SAMAR	Pośrednie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Pośrednie
Producenci pojazdów	47	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Pośrednie
Starostowie	380	GUS	Pośrednie

Transportowy Dozór Techniczny	1	-	Bezpośrednie
Odział Terenowy Transportowego Dozoru Technicznego	16	-	Bezpośrednie

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

Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom społecznym 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 Kludzienku,
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. N.S.Z.Z. Kierowców i Pracowników Zaplecza Technicznego Motoryzacji,
19. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
20. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
21. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
22. Związek Dilerów Samochodów,
23. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego,
24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
25. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
26. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
27. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
28. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR,
29. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
30. Stowarzyszenie Doradców ds. Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych Koleją,
31. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa,
32. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.
33. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal,
34. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
35. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
36. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
37. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),
38. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
39. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu,
40. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie,
41. TÜV Rheinland Polska,
42. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska,
43. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie,
44. Instytut Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach,
45. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
46. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu),
47. Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie;
48. Rada Dialogu Społecznego.

Projekt rozporządzenia będzie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego

Centrum Legislacji.													
6. Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z ... r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na finanse publiczne.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie rozporządzenia po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu
do zasilania gazem**

Na podstawie art. 70zm ust. 5 pkt 1–4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 2) szczegółowe czynności organów w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 3) zakres i sposób przeprowadzania:
 - a) badań homologacyjnych,
 - b) kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 4) wzory dokumentów związanych z homologacją sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) elementy instalacji – części instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, objęte obowiązkiem uzyskania oddzielnych świadectw homologacji typu zgodnie z Regulaminem Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) nr 67 lub nr 110, zwanymi dalej „Regulaminami EKG ONZ”, stanowiącymi załączniki do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji – rządowej transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

z 2001 r. poz. 1135 i 1136), o którym mowa w art. 2 pkt 72 ustawy – niezależnie od homologacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;

- 3) instalator – podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, o którym mowa w art. 70h ust. 3 i art. 70s ust. 3 ustawy.

§ 3. Zakres wymagań technicznych obowiązujących w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem jest określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. 1. W przypadku złożenia wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, o którym mowa w art. 70h ust. 3 ustawy, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sprawdza:

- 1) kompletność złożonych dokumentów, zgodnie z wykazem wymaganych dokumentów określonym w art. 70h ust. 6 ustawy;
- 2) kompletność informacji zawartych w wykazie, o którym mowa w art. 70h ust. 6 pkt 2 ustawy;
- 3) czy wniosek o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji został podpisany przez instalatora;
- 4) zgodność informacji zawartych we wniosku o wydanie albo zmianę świadectwa homologacji z załączonymi do niego dokumentami;
- 5) prawidłowość przygotowania dokumentu informacyjnego pod kątem zastosowania prawidłowego wzoru, o którym mowa w § 7 ust. 2 i 3;
- 6) czy dokumenty potwierdzające przeprowadzenie badań homologacyjnych zostały wydane przez:
 - a) jednostkę uprawnioną do ich przeprowadzenia, zgodnie z zakresem udzielonego uprawnienia, o którym mowa w art. 70y ust. 2 ustawy – o ile dotyczy,
 - b) kierownika jednostki uprawnionej albo osobę przez niego upoważnioną – o ile dotyczy.

2. Przy wydawaniu, zmianie, odmowie wydania albo cofnięciu świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego stosuje wzór świadectwa homologacji określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

3. Świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem powinno posiadać numer nadany w sposób określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Jednostka uprawniona do przeprowadzania badań homologacyjnych sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza badania homologacyjne w zakresie i w sposób określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

2. Po przeprowadzonym badaniu homologacyjnym protokół wraz ze sprawozdaniem zawierającym wyniki z tego badania, o którym mowa w art. 70z ust. 6 pkt 1 ustawy, wydany przez kierownika jednostki uprawnionej albo osobę przez niego upoważnioną, albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sporządza w trzech egzemplarzach, z czego:

- 1) jeden egzemplarz jest przechowywany w dokumentacji prowadzonej przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego;
- 2) dwa egzemplarze wydaje instalatorowi.

§ 6. 1. Zakres i sposób przeprowadzania kontroli zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, o której mowa w art. 70w ust. 1 ustawy, określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

2. W przypadku kontroli, o której mowa w ust. 1, przeprowadzonej przez jednostkę uprawnioną do wykonywania badań homologacyjnych, upoważnioną zgodnie z art. 70w ust. 4 ustawy przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do przeprowadzania takiej kontroli, załącznik nr 5 do rozporządzenia stosuje się odpowiednio.

§ 7. 1. Wzór wyciągu ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem jest określony w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

2. Wzór dokumentu informacyjnego dołączanego do wniosku, o którym mowa w art. 70z ust. 2 pkt 1 ustawy, powinien być sporządzony zgodnie ze wzorem określonym w załączniku I do 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”) (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1, z późn. zm.²⁾), o którym

²⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 292 z 31.10.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 35 z 4.02.2009, 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 5.12.2009, str. 36, Dz. Urz. UE L 72 z 20.03.2010, str. 17, Dz. Urz. UE L 110 z 1.05.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 53 z 26.02.2011, str. 4, Dz. Urz. UE L 167 z 25.06.2011, str. 1, Dz. Urz. UE L 185 z 15.07.2011, str. 30, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2012, str. 24, Dz. Urz. UE L 126 z 15.05.2012, str. 15, Dz. Urz. UE L 353 z 21.12.2012, str. 1 i 31, Dz. Urz. UE L

mowa w § 9 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. z 2015 r. poz. 1475), w zakresie punktów: 0.1, 0.2, 0.4, 2, 2.6, 3.0, 3.2.1.1, 3.2.1.2, 3.2.1.3, 3.2.1.6, 3.2.1.7, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4, 3.2.4.1, 3.2.4.2, 3.2.4.3, 3.2.12, 3.2.12.2, 3.2.12.2.1, 3.2.12.2.2, 9.10.3.1.

3. W odniesieniu do punktów: 3.2.1.6, 3.2.1.7, 2.6 i 9.10.3.1, o których mowa w ust. 2, dokument informacyjny powinien odnosić się do stanu przed montażem i po montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

4. Wzór:

- 1) wniosku, o którym mowa w art. 70h ust. 6 oraz art. 70z ust. 1 ustawy,
 - 2) dokumentów, o których mowa w art. 70h ust. 6 pkt 2 i 7 ustawy
- jest określony w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

§ 8. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (Dz. U. z 2014 poz. 1813).

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

ZAKRES WYMAGAŃ TECHNICZNYCH OBOWIĄZUJĄCYCH W PROCEDURZE HOMOLOGACJI
SPOSOBU MONTAŻU INSTALACJI PRZYSTOSOWUJĄCEJ DANY TYP POJAZDU DO ZASILANIA
GAZEM

Lp.	Zagadnienie	Przepisy	Zastosowanie do kategorii pojazdów
1	Elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem LPG	Regulamin EKG ONZ nr 67	M ₁ , M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃
2	Elementy instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem CNG	Regulamin EKG ONZ nr 110	
3	Sposób montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem	Rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu wydane na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990)	M ₁ , M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃
4	Emisja zanieczyszczeń gazowych	Regulamin EKG ONZ nr 83*)	M ₁ , N ₁
5	Emisja z silników o ZS	Regulamin EKG ONZ nr 49*)	M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃

*) Stosuje się do pojazdów wyposażonych w układ ograniczania emisji spalin zawierający reaktor katalityczny i czujnik składu mieszanki (sonda lambda).

WZÓR
(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

pieczęć Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego
--

**ŚWIADECTWO HOMOLOGACJI SPOSOBU MONTAŻU INSTALACJI
PRZYSTOSOWUJĄCEJ DANY TYP POJAZDU DO ZASILANIA GAZEM**

dotyczące:

wydania*),
zmiany*),
odmowy wydania*),
cofnięcia*)

świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem,

wydane na podstawie art. 70h ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990).

Numer świadectwa homologacji

Powód zmiany*):

.....
0.1. Marka pojazdu/pojazdów:

.....
0.2. Typ pojazdu/pojazdów

.....
0.4. Kategoria:

.....
0.5. Nazwa i adres instalatora:

.....
Na podstawie wyniku przeprowadzonego badania homologacyjnego, potwierdzonego przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego protokołem wraz ze sprawozdaniem, niżej podpisany poświadczam zgodność danych zawartych w świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz w dokumencie informacyjnym z wynikami badań homologacyjnych.

Homologację wydano/zmieniono/cofnięto/odmówiono wydania homologacji*), **)

.....
(miejsowość)

.....
(podpis)

.....
(data)

Załączniki:

- 1) dokument informacyjny,
- 2) protokół wraz ze sprawozdaniem z badań homologacyjnych jednostki uprawnionej,
- 3) wykaz osób upoważnionych do podpisywania wyciągów ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, z podaniem ich danych osobowych: imienia i nazwiska, zajmowanego stanowiska oraz wzoru podpisu.

*) Niepotrzebne skreślić.

***) W przypadku odmowy wydania homologacji albo jej cofnięcia należy podać uzasadnienie.

**SPOSÓB NUMEROWANIA ŚWIADECTW HOMOLOGACJI SPOSOBU MONTAŻU
INSTALACJI PRZYSTOSOWUJĄCEJ DANY TYP POJAZDU DO ZASILANIA
GAZEM INSTALACJI PRZYSTOSOWUJĄCEJ DANY TYP POJAZDU DO
ZASILANIA GAZEM.**

Świadectwo homologacji składa się z trzech sekcji oddzielonych znakiem „*“:

Sekcja 1: zawiera symbol „PL”.

Sekcja 2: zawiera czterocyfrowy numer homologacji (w razie potrzeby poprzedzony cyfrą „0”).

Sekcja 3: dwucyfrowy kolejny numer zmiany (w razie potrzeby poprzedzony cyfrą „0”), ukośnik (/) litera „G”.

Sekcję 3 stosuje się w przypadku, gdy w ramach procedury homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem:

- 1) były wymagane dalsze kontrole lub badania;
- 2) uległy zmianie dane albo informacje zawarte w świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz w załącznikach do tego świadectwa;
- 3) weszły w życie nowe wymagania obowiązujące w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 4) uległ zmianie wykaz zakładów montujących wpisanych do świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 5) uległ zmianie wykaz elementów instalacji stosowanych na potrzeby homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

Przykład 1 – **PL*0004*02/G** – druga zmiana homologacji o numerze 4, udzielonej na sposób montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

Przykład 2 – **PL*0101*10/G** – dziesiąta zmiana homologacji o numerze 101, udzielonej na sposób montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.

ZAKRES I SPOSÓB PRZEPROWADZANIA BADAŃ HOMOLOGACYJNYCH SPOSOBU MONTAŻU INSTALACJI PRZYSTOSOWUJĄCEJ DANY TYP POJAZDU DO ZASILANIA GAZEM

1. Przed przystąpieniem do badań pojazdu/pojazdów z zamontowaną instalacją przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem należy zapoznać się szczegółowo z dostarczoną przez instalatora dokumentacją techniczną i obowiązującymi w tym zakresie przepisami technicznymi.

2. Jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sprawdza, czy:

- 1) wszystkie elementy instalacji, przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem posiadają wymagane świadectwa homologacji typu EKG ONZ;
- 2) wszystkie świadectwa homologacji typu wydane na podstawie aktów prawnych określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (.....) spełniają wymagania techniczne obowiązujące w procedurze homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 3) sposób montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem wykonany został zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990);
- 4) podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz jego zakłady montujące (o ile posiada takie zakłady) posiadają wieloskładnikowy analizator spalin oraz przyrząd do badania szczelności tej instalacji, o których mowa w art. 70z ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – jeżeli są wymagane.

3. Jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sprawdza szczelność zamontowanej instalacji oraz przeprowadza badanie poziomu emisji zanieczyszczeń gazowych albo cząstek stałych w zależności od zasady działania silnika.

ZAKRES I SPOSÓB PRZEPROWADZANIA KONTROLI ZGODNOŚCI MONTAŻU INSTALACJI PRZYSTOSOWUJĄCEJ DANY TYP POJAZDU DO ZASILANIA GAZEM

1. Kontrola zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, o której mowa w art. 70w ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990), zwana dalej „kontrolą”, przeprowadzana przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „Dyrektorem TDT”, składa się z dwóch etapów:

- 1) oceny wstępnej;
- 2) weryfikacji przedsięwzięć i metod zapewniających zgodność montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem z wymaganiami dla typu, który uzyskał świadectwo homologacji sposobu montażu tej instalacji.

2. W ramach oceny wstępnej Dyrektor TDT sprawdza, czy instalator ma system zarządzania jakością.

2.1. Przy określaniu zakresu oceny wstępnej Dyrektor TDT uwzględnia dokumentację instalatora potwierdzającą zgodność ze zharmonizowaną normą ISO 9001 lub z równoważną zharmonizowaną normą, która spełnia ogólne wymagania oceny wstępnej.

2.2. Przy uwzględnianiu przez Dyrektora TDT, na potrzeby oceny wstępnej, dokumentacji przedstawionej przez instalatora według normy, o której mowa w pkt 2.1, w toku kontroli Dyrektor TDT ustala z instalatorem sposób informowania o wszelkich zmianach zakresu i terminów ważności tej dokumentacji.

3. W ramach weryfikacji wprowadzonych przez instalatora przedsięwzięć i metod zapewniających zgodność montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem z wymaganiami dla typu, który uzyskał świadectwo homologacji sposobu montażu tej instalacji, Dyrektor TDT:

- 1) sprawdza u instalatora istnienie systemu kontroli montażu instalacji oraz posiadaną przez niego dokumentację w tym zakresie, w szczególności zapewnienie:
 - a) dostępu do urzędzeń badawczych w celu sprawdzenia zgodności montażu instalacji z wymaganiami dla typu, który uzyskał świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem,
 - b) dokumentowania i udostępniania wyników badań,
 - c) prowadzenia analizy wyników badań pod kątem sprawdzania i zapewnienia przez instalatora zachowania na takim samym poziomie montażu instalacji, z jednoczesnym uwzględnieniem postępu w obszarze technicznym,
 - d) skutecznego procesu eliminowania niezgodności stwierdzonych w wyniku badań i przywrócenia zgodności montażu instalacji z wymaganiami dla typu, który uzyskał świadectwo homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem;
- 2) ustala z instalatorem okres przechowywania wyników badań przeprowadzanych przez tego instalatora.

4. W przypadku kontroli, o której mowa w art. 70w ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, i stwierdzonych przez Dyrektora TDT w toku tej kontroli niezgodności Dyrektor TDT może dokonywać sprawdzenia utrzymywania przez instalatora systemu zarządzania jakością oraz przedsięwzięć i metod zapewniających

zgodność montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem z wymaganiami dla typu, który uzyskał świadectwo homologacji sposobu montażu tej instalacji.

5. Dyrektor TDT uzgadnia termin kontroli z podmiotem podlegającym kontroli, zwanym dalej „kontrolowanym”.

5.1. Dyrektor TDT, nie później niż w terminie 14 dni przed terminem przystąpienia do czynności kontrolnych, powiadamia kontrolowanego w szczególności o:

- 1) zakresie kontroli;
- 2) przewidywanym czasie trwania kontroli.

6. Kontrolę przeprowadza się w obecności przedstawiciela kontrolowanego.

7. Po przeprowadzeniu kontroli Dyrektor TDT sporządza protokół, który zawiera:

- 1) nazwę i siedzibę kontrolowanego;
- 2) datę przeprowadzenia kontroli;
- 3) wykaz przedstawicieli kontrolowanego zawierający ich dane osobowe: imię, nazwisko oraz zajmowane stanowisko;
- 4) zakres kontroli;
- 5) wykaz skontrolowanych dokumentów/procedur/obiektów/pomieszczeń/wyposażenia;
- 6) opis spostrzeżeń;
- 7) stwierdzone niezgodności;
- 8) działania zapobiegawcze/korygujące proponowane przez kontrolowanego;
- 9) termin wdrożenia działań zapobiegawczych/korygujących oraz ich sprawdzenia;
- 10) załączniki z ich nazwą, zawierające pisemne oświadczenia, wyjaśnienia, obliczenia i inne dokumenty przekazane przez kontrolowanego;
- 11) datę i miejsce sporządzenia protokołu kontroli oraz podpisy osób uczestniczących w kontroli.

8. Protokół sporządza się w trzech egzemplarzach, z czego:

- 1) jeden egzemplarz jest przeznaczony dla kontrolowanego;
- 2) jeden egzemplarz jest przeznaczony dla Dyrektora TDT;
- 3) jeden egzemplarz jest przeznaczony dla jednostki uprawnionej w ramach prowadzonej przez nią dokumentacji homologacyjnej.

WZÓR

Maksymalny format: A4 (210 x 297 mm)

Pieczęć instalatora

**WYCIĄG ZE ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI SPOSOBU MONTAŻU
INSTALACJI PRZYSTOSOWUJĄCEJ DANY TYP POJAZDU
DO ZASILANIA GAZEM^{1),2)}**

Niżej podpisany zaświadcza, że pojazd:
(imię i nazwisko oraz stanowisko osoby upoważnionej przez instalatora do podpisywania
wyciągów)

0.1. marka:

0.2. typ, wariant, wersja pojazdu³⁾:

0.4. kategoria pojazdu:

0.5. cecha identyfikacyjna pojazdu⁴⁾:

0.6. rok produkcji pojazdu:

0.7. numer rejestracyjny pojazdu⁵⁾:

.....
wyposażony w instalację przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem LPG/CNG⁶⁾,
zamontowaną zgodnie z udzielonym świadectwem homologacji,
numer:, z dnia

- a) posiada następujące elementy instalacji objęte oddzielnymi świadectwami homologacji typu, wyszczególnione w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu wydanym na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990):

Lp.	wszystkie homologowane elementy instalacji	Nr świadectwa homologacji według: Regulaminu EKG ONZ nr 67 Regulaminu EKG ONZ nr 110
1		
2		

- b) jest wyposażony w zbiornik wyszczególniony w lit. a w tabeli w lp., do którego dołączono protokół nr z badania odbiorczego wraz z decyzją organu Transportowego Dozoru Technicznego zezwalającą na eksploatację tego zbiornika,

- c) osiąga przy zasilaniu gazem następujące wyniki emisji toksycznych składników spalin⁷⁾:

CO/HC przy prędkości obrotowej biegu jałowego (%/ppm)⁸⁾:

CO/HC przy podwyższonej prędkości obrotowej biegu jałowego (%/ppm)⁸⁾:

oraz współczynniki nadmiaru powietrza λ odpowiednio⁸⁾:/.....

Niniejszy wyciąg stanowi podstawę do dokonania odpowiedniego wpisu w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.

.....

.....

(podpis osoby upoważnionej przez
instalatora do podpisywania wyciągów)

(miejsowość, data)

Dane zakładu montującego łącznie z numerem przydzielonym w wykazie zakładów montujących instalatora⁹⁾.

.....

.....

(pieczęć zakładu montującego)

(imię i nazwisko, stanowisko i podpis
pracownika montującego instalację)

-
- 1) Wyciąg powinien być sporządzony na papierze z zabezpieczeniem w postaci kolorowej grafiki lub znaku wodnego, odpowiadającym znakowi identyfikującemu instalatora.
 - 2) Wtórnik wyciągu powinien zawierać na pierwszej stronie wyraz „wtórnik”.
 - 3) W przypadku wariantu i wersji – o ile występują.
 - 4) O której mowa w art. 66 ust. 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
 - 5) O ile jest zarejestrowany.
 - 6) Niepotrzebne skreślić.
 - 7) Nie dotyczy silników o zapłonie samoczynnym.
 - 8) Parametry te należy określić przy pomocy wieloskładnikowego analizatora spalin, o którym mowa w art. 70z ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, po dokonaniu montażu instalacji oraz sprawdzeniu jej szczelności.
 - 9) Wypełnia się w przypadku montażu instalacji w pojeździe przez zakład montujący.

WZÓR

**WNIOSEK O WYDANIE LUB ZMIANĘ ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI
SPOSOBU MONTAŻU INSTALACJI PRZYSTOSOWUJĄCEJ DANY TYP
POJAZDU DO ZASILANIA GAZEM**

.....
(miejsowość, data)

.....
(nazwa i adres instalatora)

.....
(Organ właściwy do wydania
świadectwa homologacji)

Wnioskuje o wydanie/zmianę* świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem

1. Numer sprawozdania z badań homologacyjnych

.....
2. Data wydania

.....
3. Kategoria pojazdu

.....
4. Nazwa i adres instalatora

Załączniki:

1. Protokół z badania homologacyjnego wraz ze sprawozdaniem zawierającym wyniki tego badania, wydany przez jednostkę uprawnioną.
2. Wykaz osób upoważnionych do podpisywania wyciągów ze świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem zawierający ich dane osobowe: imię i nazwisko, zajmowane stanowisko oraz wzór podpisu.
3. Deklaracja o sposobie i metodach zapewnienia zgodności montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.
4. Wykaz stosowanych elementów instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.
5. Wykaz zakładów montujących instalację przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem.
6. Kopia dowodu wniesienia opłaty za wydanie/zmianę*) świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.
7. Oświadczenie o wpisie do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym.

.....
czytelny podpis instalatora

*) Niepotrzebne skreślić.

Wzór

**WNIOSEK O PRZEPROWADZENIE BADAŃ
HOMOLOGACYJNYCH SPOSOBU MONTAŻU INSTALACJI
PRZYSTOSOWUJĄCEJ DANY TYP POJAZDU DO ZASILANIA
GAZEM**

.....
(miejsowość, data)

.....
(nazwa i adres instalatora)

.....
(nazwa i adres jednostki uprawnionej
organu właściwego do wydania
świadectwa homologacji)

Wnioskuje o przeprowadzenie badań homologacyjnych sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem

1. Kategoria pojazdu

.....

2. Nazwa i adres instalatora

.....

Załączniki:

- 1) dokument informacyjny,
- 2) kopie wymaganych świadectw homologacji typu EKG ONZ w zakresie stosowanych elementów instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem (.....),
- 3) instrukcja obsługi pojazdu z zamontowaną instalacją przystosowującą dany typ pojazdu do zasilania gazem,
- 4) dokumenty potwierdzające, że podmiot dokonujący montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem oraz jego zakłady montujące posiadają wieloskładnikowy analizator spalin i przyrząd do badania szczelności tej

instalacji – jeżeli są wymagane.

.....
Czytelny podpis instalatora

WZÓR

WYKAZ OSÓB UPOWAŻNIONYCH DO PODPISYWANIA WYCIĄGÓW ZE ŚWIADECTWA HOMOLOGACJI
SPOSOBU MONTAŻU INSTALACJI PRZYSTOSOWUJĄCEJ DANY TYP POJAZDU DO ZASILANIA GAZEM

Imię i nazwisko	Stanowisko	Wzór podpisu

.....
czytelny podpis instalatora

WZÓR

.....
data

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 70h ust. 5 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990.)

Oświadczam, że jestem wpisany do:

- Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej*
- rejestru przedsiębiorstw w Krajowym Rejestrze Sądowym*

pod numerem:.....

.....
(czytelny podpis instalator)

Objaśnienia:

* niepotrzebne skreślić

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 70zm ust. 5 pkt 1–4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990).

Zmiana projektowanego rozporządzenia jest konsekwencją zmian przewidzianych w procedowanym obecnie projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC65), w sprawie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Na mocy projektowanych zmian w ww. projekcie ustawy Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie mógł również przeprowadzać przedmiotowe badania.

Niniejsza zmiana stanowi urzeczywistnienie głosów społeczeństwa. Zwiększenie ilości podmiotów uprawnionych do wykonywania badań spowoduje, iż osoby zainteresowane będą miały do wyboru większą ilość punktów świadczących usługi tego typu, przez co wpłynie to na ekonomikę procedury skutkującej wydaniem świadectwa homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. W konsekwencji podmioty zainteresowane będą narażone na mniejsze straty finansowe.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 30 dni od jego ogłoszenia.

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych, na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0				
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.										
Niemierzalne	Brak wpływu.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

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

× nie dotyczy

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

- tak
 nie
 × nie dotyczy

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

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

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

- tak
 nie
 × nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

- demografia
 mienie państwowe

- informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na wskazane obszary.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projekt rozporządzenia wejdzie w życie po upływie 30 dni od jego ogłoszenia.

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

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

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu²⁾

Na podstawie art. 70zs ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 2) zakres i sposób przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 3) wzory dokumentów związanych z dopuszczeniem jednostkowym pojazdu;
- 4) warunki oceny równoważności wymagań alternatywnych w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji – rządowej transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie, w zakresie swojej regulacji, wdraża postanowienia 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) (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 4.02.2009, 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 5.12.2009, str. 36, Dz. Urz. UE L 72 z 20.03.2010, str. 17, Dz. Urz. UE L 110 z 1.05.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 53 z 26.02.2011, str. 4, Dz. Urz. UE L 167 z 25.06.2011, str. 1, Dz. Urz. UE L 185 z 15.07.2011, str. 30, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2012, str. 24, Dz. Urz. UE L 126 z 15.05.2012, str. 15, 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 8.03.2013, str. 1, 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 8.03.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 158 z 27.05.2014, str. 131, Dz. Urz. UE L 315 z 1.11.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 9 z 15.01.2015, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 28 z 4.02.2015, 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).

§ 2. Zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu:

- 1) przed wprowadzeniem do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na którego typ producent lub importer nie uzyskał świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu,
- 2) na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu WE lub świadectwo homologacji typu pojazdu, w którym przed rejestracją zostały wprowadzone zmiany w pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części, wpływające na zmianę warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji typu tego pojazdu

– określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. 1. Jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza badania w celu dopuszczenia jednostkowego w zakresie i w sposób określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

2. Po przeprowadzonych badaniach jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sporządza w języku polskim w trzech egzemplarzach sprawozdanie z badania w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, z czego:

- 1) jeden egzemplarz jest przechowywany w dokumentacji prowadzonej przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego;
- 2) dwa egzemplarze wydaje się wnioskodawcy.

§ 4. Warunki oceny równoważności wymagań alternatywnych w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Dopuszczenie jednostkowe składa się:

- 1) z pierwszej strony, której wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia;
- 2) z kolejnych stron, których wzór:
 - a) dla kategorii M, N, O określa część I załącznika nr IX do 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) (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1, z późn. zm.),
 - b) dla kategorii T, R i C określa część I załącznika nr III do dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych

maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG (Dz. Urz. UE L 171 z 09.07.2003, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 31, str. 311, z późn. zm.),

- c) dla kategorii L określa załącznik IV do dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. WE L 124 z 09.05.2002, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 29, str. 399, z późn. zm.);
- 3) z wykazu danych i informacji o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu, którego wzór określa załącznik nr 5 do rozporządzenia;
- 4) ze sprawozdania z badań, o którym mowa w art. 70zo ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

2. Wzór wniosku o dopuszczenie jednostkowe pojazdu określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

3. Wzór dokumentu informacyjnego dołączonego do wniosku o dopuszczenie jednostkowe pojazdu określa:

- 1) załącznik nr III do 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) – dla pojazdów kategorii M, N, O;
- 2) załącznik nr I do dyrektywy 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG – dla pojazdów kategorii T, R, C;
- 3) załącznik nr II do dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG – dla pojazdów kategorii L.

§ 6. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu (Dz. U. z 2015 r. poz. 148).

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu, został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 70zs ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990).

Projektowane rozporządzenie jest konsekwencją zmian przewidzianych w procedowanym obecnie projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC65), w zakresie podmiotów uprawnionych do wykonywania badań w zakresie dopuszczenia jednostkowego pojazdu. Na mocy projektowanych zmian w ww. projekcie ustawy Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie mógł również przeprowadzać przedmiotowe badania.

Niniejsza zmiana stanowi urzeczywistnienie głosów społeczeństwa. Zwiększenie ilości podmiotów uprawnionych do wykonywania badań spowoduje, iż osoby zainteresowane będą miały do wyboru większą ilość punktów świadczących usługi tego typu, przez co wpłynie to na ekonomikę procedury skutkującej wydaniem dopuszczenia jednostkowego pojazdu. W konsekwencji podmioty zainteresowane będą narażone na mniejsze straty finansowe.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 30 dni od jego ogłoszenia.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych, na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.
---------------------	--

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

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

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.							
Niemierzalne		Brak wpływu.							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

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

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

Komentarz:	
9. Wpływ na rynek pracy	
Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na wskazane obszary.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Projekt rozporządzenia wejdzie w życie po upływie 30 dni od jego ogłoszenia.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

ZAKRES WARUNKÓW LUB WYMAGAŃ OBOWIĄZUJĄCYCH W PROCEDURZE DOPUSZCZENIA
JEDNOSTKOWEGO NOWEGO POJAZDU

CZEŚĆ I: Pojazdy kategorii M, N, O:

Tabela nr 1:

Pkt	Przedmiot	Akt prawny	Zastosowanie dla poszczególnych kategorii pojazdów									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1	Dopuszczalny poziom hałasu	Dyrektywa 70/157/EWG	A	A	A	A	A	A				
2	Emisje (Euro 5 i 6) pojazdów lekkich/dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) 715/2007	A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾		A ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾					
3	Zbiorniki ciekłego paliwa/ tylne zabezpieczenia	Dyrektywa 70/221/EWG ⁴⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A ⁽²⁾	A	A	A	A
3A	Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 34	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
3B	Tylne urządzenia zabezpieczające i ich montaż; tylne zabezpieczenie pojazdu	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 58	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
4	Miejsce na tylną tablicę rejestracyjną	Dyrektywa 70/222/EWG ⁴⁾	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
4A	Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Rozporządzenie (UE) 1003/2010	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
5	Układ kierowniczy	Dyrektywa 70/311/EWG ⁴⁾	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
5A	Układy kierownicze	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 79	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
6	Zamki i zawiasy	Dyrektywa 70/387/EWG ⁴⁾	A			A	A	A				
6A	Dostęp do pojazdu i jego zwrotność	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Rozporządzenie (UE) 130/2012	A	A	A	A	A	A				
6B	Zamki i elementy mocowania drzwi	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 11	A			A						
7	Dźwiękowe sygnały ostrzegawcze	Dyrektywa 70/388/EWG ⁴⁾	A	A	A	A	A	A				
7A	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 28	A	A	A	A	A	A				

⁴⁾ Utraciła moc z dniem 1 listopada 2014 r. na podstawie art. 19 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm.) (Tekst mający znaczenie dla EOG); odesłania do uchylonej dyrektywy należy traktować jako odesłania do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009.

38	Zaglówki	Dyrektywa 78/932/EWG ⁴⁾	A										
38A	Zaglówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 25	A	A	A	A	A	A					
40	Moc silnika	Dyrektywa 80/1269/EWG ⁵⁾	A ⁽⁷⁾	A ^(7, 15)	A ^(7, 15)	A ⁽⁷⁾	A ^(7, 15)	A ^(7, 15)					
41	Emisje (Euro IV i V) pojazdów ciężkich	Dyrektywa 2005/55/WE ⁵⁾	A ⁽⁸⁾	A ⁽⁸⁾	A	A ⁽⁸⁾	A ⁽⁸⁾	A					
41A	Emisje (Euro VI) pojazdów ciężkich/dostęp do informacji	Rozporządzenie (WE) 595/2009	A ⁽⁹⁾	A ⁽⁹⁾	A	A ⁽⁹⁾	A ⁽⁹⁾	A					
42	Zabezpieczenia boczne	Dyrektywa 89/297/EWG ⁴⁾						A	A			A	A
42A	Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 73						A	A			A	A
43	Oslony przeciwrozbryzgu kół	Dyrektywa 91/226/EWG ⁴⁾					A	A	A	A	A	A	A
43A	Oslony przeciwrozbryzgu kół	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Rozporządzenie (UE) 109/2011					A	A	A	A	A	A	A
44	Masy i wymiary (samochody osobowe)	Dyrektywa 92/21/EWG ⁴⁾	A										
44A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Rozporządzenie (UE) 1230/2012	A										
45	Szyby bezpieczne	Dyrektywa 92/22/EWG ⁴⁾	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
45A	Materiały oszkleńcze bezpieczne i ich montaż w pojazdach	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 43	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
46	Opony	Dyrektywa 92/23/EWG	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
46A	Montowanie opon	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Rozporządzenie (UE) 458/2011	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
46B	Opony pneumatyczne do pojazdów silnikowych i ich przyczep (klasa C1)	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 30	C				C			C	C		

⁵⁾ Utraciła moc ze skutkiem od dnia 31 grudnia 2013 r. na podstawie art. 17 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczącego homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylającego dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 1, z późn. zm.) (Tekst mający znaczenie dla EOG); odniesienia do uchylonej dyrektywy uznaje się za odniesienia do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009.

46C	Opony pneumatyczne do pojazdów użytkowych i ich przyczep (klasy C2 i C3)	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 54		C	C	C	C	C			C	C
46D	Emisja hałasu toczenia opon, przyczepność opon na mokrych nawierzchniach oraz opór toczenia opon (klasy C1, C2 i C3)	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 117	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
46E	Zespoły zapasowe do użytku tymczasowego, opony/system typu »run flat« oraz system monitorowania ciśnienia w oponach	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 64	C ^(9C)			C ^(9C)						
47	Urządzenia ograniczenia prędkości	Dyrektywa 92/24/EWG ⁴⁾		A	A		A	A				
47A	Ograniczanie prędkości pojazdów	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 89		A	A		A	A				
48	Masy i wymiary (pojazdy inne niż określone w pkt 44)	Dyrektywa 97/27/WE ⁴⁾		A	A	A	A	A	A	A	A	A
48A	Masy i wymiary	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Rozporządzenie (UE) 1230/2012		A	A	A	A	A	A	A	A	A
49	Wystające elementy zewnętrzne kabin	Dyrektywa 92/114/EWG ⁴⁾				A	A	A				
49A	Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 61				A	A	A				
50	Urządzenia sprzęgające	Dyrektywa 94/20/WE ⁴⁾	A ⁽¹⁰⁾	A ⁽¹⁰⁾	A ⁽¹⁰⁾	A ⁽¹⁰⁾	A ⁽¹⁰⁾	A ⁽¹⁰⁾	A	A	A	A
50A	Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 55	A ⁽¹⁰⁾	A ⁽¹⁰⁾	A ⁽¹⁰⁾	A ⁽¹⁰⁾	A ⁽¹⁰⁾	A ⁽¹⁰⁾	A	A	A	A
50B	Krótki sprzęg; montaż zatwierdzonego typu krótkiego sprzęgu	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 102					A ⁽¹⁰⁾	A ⁽¹⁰⁾			A ⁽¹⁰⁾	A ⁽¹⁰⁾
51	Palność	Dyrektywa 95/28/WE ⁴⁾			A							
51A	Palność materiałów używanych w konstrukcji wnętrza niektórych kategorii pojazdów samochodowych	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 118			A							
52	Autobusy i autokary	Dyrektywa 2001/85/WE ⁴⁾		A	A							
52A	Pojazdy kategorii M2 i M3	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 107		A	A							

67	Określone elementy wykorzystujące skroplony gaz węglowodorowy (LPG) oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) Nr 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 67	A	A	A	A	A	A						
68	Systemy alarmowe pojazdów	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 97	A			A								
69	Bezpieczeństwo elektryczne	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 100	A	A	A	A	A	A						
70	Określone elementy wykorzystujące sprężony gaz ziemny oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 110	A	A	A	A	A	A						

Objaśnienia:

A – uznaje się wydane świadectwo homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części lub sprawozdanie z badań wydane przez jednostkę uprawnioną. W przypadku ich braku lub w przypadku dokonania zmiany w pojeździe kompletnym, o której mowa w § 2 pkt 2 rozporządzenia, lub zabudowy na pojeździe niekompletnym, o której mowa w § 2 pkt 1 rozporządzenia, wymagana jest ocena bezpośrednia pojazdu polegająca na uproszczonym, nieniszczącym badaniu zgodnie z wymaganiami zawartymi w opisie szczegółowym w Tabeli nr 2 w Części I niniejszego załącznika, według pozycji o numerze odpowiadającym poszczególnym zagadnieniom wymienionym w kolumnie pierwszej Tabeli nr 1.

C – wymagana jest homologacja przedmiotu wyposażenia lub części lub sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań X⁽¹³⁾ – wymagane jest świadectwo homologacji lub sprawozdanie z badań. Stosuje się tylko wtedy, gdy producent występuje o homologację typu dla pojazdów przeznaczonych do transportu towarów niebezpiecznych.

Akty prawne wskazane w poszczególnych punktach bez oznaczeń A, C lub X nie mają zastosowania w dopuszczeniu jednostkowym pojazdu.

- ⁽¹⁾ Dla pojazdów o masie odniesienia nieprzekraczającej 2610 kg. Na wniosek producenta może mieć zastosowanie do pojazdów o masie odniesienia nieprzekraczającej 2840 kg.
- ⁽²⁾ W przypadku pojazdów wyposażonych w instalację LPG lub CNG wymagana jest homologacja typu pojazdu zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 67 lub regulaminem EKG ONZ nr 110.
- ⁽³⁾ Zgodnie z art. 12 rozporządzenia (WE) nr 661/2009 wymagane jest zainstalowanie systemu elektronicznej kontroli stateczności («ESC»). Z tego względu do celów homologacji typu WE nowych typów pojazdów oraz do celów rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów należy spełnić wymagania określone w załączniku 21 do regulaminu nr 13 ONZ. Zamiast terminów określonych w regulaminie nr 13 ONZ stosuje się daty wdrożenia określone w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 661/2009.
- ⁽⁴⁾ Zgodnie z art. 12 rozporządzenia (WE) nr 661/2009 wymagane jest zainstalowanie systemu ESC. Z tego względu do celów homologacji typu WE nowych typów pojazdów oraz do celów rejestracji, sprzedaży i dopuszczenia do ruchu nowych pojazdów należy spełnić wymagania określone w części A załącznika 9 do regulaminu EKG ONZ nr 13-H. Zamiast terminów określonych w regulaminie EKG ONZ nr 13-H stosuje się terminy wdrożenia określone w art. 13 rozporządzenia (WE) nr 661/2009.
- ^(4A) O ile jest zamontowane, urządzenie zabezpieczające musi spełniać wymogi regulaminu EKG ONZ nr 18.
- ^(4B) Rozporządzenie to stosuje się do siedzeń, które nie są objęte zakresem regulaminu EKG ONZ nr 80.
- ⁽⁵⁾ Pojazdy tej kategorii muszą być wyposażone w odpowiednie urządzenia do odszraniania i odmgławiania szyby przedniej.
- ⁽⁶⁾ Pojazdy tej kategorii muszą być wyposażone w odpowiednie spryskiwacze i wycieraczki szyby przedniej.
- ⁽⁷⁾ W przypadku pojazdów wyposażonych w elektryczny układ napędowy wymagana jest homologacja typu pojazdu zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 85.
- ⁽⁸⁾ Dla pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2610 kg i w przypadku, których nie skorzystano z możliwości opisanej w uwadze ⁽¹⁾.
- ⁽⁹⁾ Dla pojazdów o masie odniesienia przekraczającej 2610 kg, które nie są homologowane (na wniosek producenta i pod warunkiem, że masa odniesienia nie przekracza 2840 kg) na mocy rozporządzenia (WE) nr 715/2007.
- Dla pozostałych opcji stosuje się art. 2 rozporządzenia (WE) nr 595/2009.
- ^(9A) Stosuje się wyłącznie w przypadku gdy wyposażenie takich pojazdów wchodzi w zakres regulaminu EKG ONZ nr 64. System monitorowania ciśnienia w oponach pojazdów kategorii M1 jest obowiązkowy zgodnie z art. 9 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 661/2009.
- ⁽¹⁰⁾ Stosuje się jedynie do pojazdów wyposażonych w sprzęg(-i).
- ⁽¹¹⁾ Stosuje się do pojazdów o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony.
- ⁽¹²⁾ Dotyczy wyłącznie pojazdów, których „punkt odniesienia siedzenia (punkt R)” najniższego siedzenia znajduje się nie wyżej niż 700 mm nad poziomem jezdni.
- ⁽¹⁴⁾ Dotyczy tylko pojazdów kategorii N1 klasy I jak opisano w pierwszej tabeli w pkt 5.3.1.4 załącznika nr I do dyrektywy 70/220/EWG⁶⁾.
- ⁽¹⁵⁾ Moc mierzona przy użyciu hamowni silnikowej.

⁶⁾ Uchylona z dniem 21 stycznia 2013 r. na podstawie art. 17 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz. Urz. UE L 171 z 29.06.2007 r., str. 1, z późn. zm.) (Tekst mający znaczenie dla EOG); odniesienia do uchylonej dyrektywy należy traktować jako odniesienia do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007.

Tabela nr 2:

1

Dopuszczalny poziom hałasu

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z 2017 r. poz. 2338 oraz z 2018 r. poz. 855).
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N
3.	Wymagania techniczne	Kontrola poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju pojazdu zgodnie z załącznikiem rozporządzenia MI. Poziom hałasu zewnętrznego zgodnie z załącznikiem nr 1 rozporządzenia MI.

2

Emisje (Euro 5 i 6) pojazdów lekkich/dostęp do informacji

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie (WE) nr 715/2007
2.	Kategoria pojazdu *)	Art. 2 rozporządzenia (WE) nr 715/2007
3.	Wymagania techniczne	<p>Emisja z układu wydechowego</p> <p>a) Wykonuje się badanie typu I zgodnie z załącznikiem nr III do rozporządzenia (WE) nr 692/2008, stosując współczynniki pogorszenia określone w pkt 1.4. załącznika nr VII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008. Stosuje się wartości graniczne określone w tabeli nr I i tabeli nr II w załączniku nr I do rozporządzenia (WE) nr 715/2007.</p> <p>b) Licznik pojazdu nie musi wykazywać przejechanych 3000 km, jak określono w pkt 3.1.1. załącznika nr 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83.</p> <p>c) Hamownię podwoziową ustawia się zgodnie z wymaganiami technicznymi określonymi w pkt 3.2. załącznika nr 4A do regulaminu EKG ONZ nr 83.</p> <p>d) Badań, o których mowa w lit. a, nie wykonuje się, jeżeli można wykazać, że pojazd jest zgodny z jednym z rozporządzeń kalifornijskich, o których mowa w sekcji 2 załącznika nr I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.</p> <p>Emisja par paliwa z układu zasilania Pojazdy napędzane silnikiem benzynowym muszą być wyposażone w układ kontroli emisji par (w tym filtr z węglem aktywnym).</p> <p>Emisja gazów ze skrzyni korbowej Wymagana jest obecność urządzenia do recyklingu gazów ze skrzyni korbowej.</p> <p>Pokładowy system diagnostyczny (OBD)</p> <p>a) Pojazd musi być wyposażony w pokładowy system diagnostyczny.</p> <p>b) Musi być możliwa komunikacja interfejsu pokładowego systemu diagnostycznego z narzędziami diagnostycznymi powszechnie używanymi do okresowych przeglądów technicznych.</p> <p>Zadymienie spalin</p> <p>a) Pojazdy wyposażone w silniki wysokoprężne poddaje się badaniom zgodnie z metodami badań określonymi w dodatku 2 do załącznika nr IV do rozporządzenia (WE) 692/2008.</p> <p>b) Skorygowaną wartość współczynnika absorpcji umieszcza się w widocznym i łatwo dostępnym miejscu.</p>

		<p>Emisja CO₂ i zużycie paliwa</p> <p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z załącznikiem nr XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008.</p> <p>b) Licznik pojazdu nie musi wykazywać przejechanych 3000 km, jak określono w pkt 3.1.1. załącznika nr 4 do regulaminu EKG ONZ nr 83.</p> <p>c) Jeżeli pojazd jest zgodny z rozporządzeniami kalifornijskimi, o których mowa w sekcji 2 załącznika nr I do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 i w związku z tym nie są wymagane badania emisji z układu wydechowego, państwa członkowskie obliczają emisję CO₂ i zużycie paliwa przy użyciu wzorów podanych w uwagach wyjaśniających ^(D) i ^(C) dodatku 2 zawartego w załączniku do rozporządzenia (UE) nr 183/2011.</p> <p>Dostęp do informacji Nie stosuje się przepisów dotyczących dostępu do informacji.</p> <p>Pojazdy wyposażone w dodatkowy układ zasilania dostosowujący do zasilania gazem propan-butan (LPG) lub gazem ziemnym (CNG) Kompletną instalację LPG lub CNG sprawdza się pod względem zgodności z przepisami odpowiednio regulaminów EKG ONZ nr 67 i 110.</p>
--	--	---

3

Zbiorniki ciekłego paliwa/tylne zabezpieczenia

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 70/221/EWG ⁴⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt I załącznika nr I do dyrektywy Pkt I załącznika nr II do dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	<p>Zbiornik paliwa ciekłego Pojazd powinien spełniać wymagania pkt 5.10 i 5.11 załącznika nr I do dyrektywy. Zbiornik paliwa powinien być homologowany lub należy wykazać (w sprawozdaniu z badań), że pojazd spełnia wymaganiami pkt 5 załącznika nr I do dyrektywy.</p> <p>Tylne zabezpieczenia Pojazd powinien być wyposażony w homologowane tylne urządzenie zabezpieczające zamontowane zgodnie z instrukcją montażu oraz powinien spełniać wymagania pkt 5 załącznika nr II do dyrektywy z zachowaniem odstępstw zgodnie z pkt 5.5. załącznika nr II, lub należy wykazać (w sprawozdaniu z badań), że pojazd spełnia wymagania pkt 5 załącznika nr II do dyrektywy z zachowaniem odstępstw zgodnie z pkt 5.5. załącznika nr II do dyrektywy.</p>

3A

Zabezpieczenia przeciwpożarowe (zbiorniki paliwa ciekłego)

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 34 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt I regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowany zbiornik paliwa oraz spełniać wymagania pkt 13 regulaminu, lub jeśli, zbiornik nie jest homologowany, spełniać wymagania pkt 5 i 8 regulaminu.

3B

Tylne urządzenia zabezpieczające i ich montaż; tylne zabezpieczenie pojazdu

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 58 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009

2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane tylne urządzenie zabezpieczające zamontowane zgodnie z instrukcją montażu oraz powinien spełniać wymagania pkt 16 części II regulaminu lub jeśli, urządzenie nie jest homologowane, pojazd powinien spełniać wymagania pkt 25 części III regulaminu.

4

Miejsce na tylną tablicę rejestracyjną

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N, O
3.	Wymagania techniczne	Wymagania dotyczące miejsca przewidzianego do umieszczenia tablic rejestracyjnych zgodnie z załącznikiem nr 5 do rozporządzenia MI.

4A

Miejsce do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N, O
3.	Wymagania techniczne	Wymagania dotyczące miejsca przewidzianego do umieszczenia tablic rejestracyjnych zgodnie z załącznikiem nr 5 do rozporządzenia MI.

5

Układ kierowniczy

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 70/311/EWG ⁴⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	Załącznik nr I, pozycja 0
3.	Wymagania techniczne	Wymagania techniczne dotyczące układu kierowniczego pojazdu kategorii M, N lub O (jeśli dotyczy) zostaną spełnione w przypadku potwierdzenia zgodności pojazdu z wymaganiami dyrektywy.

5A

Układy kierownicze

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 79 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Wymagania techniczne dotyczące układu kierowniczego pojazdu kategorii M, N lub O (jeśli dotyczy) zostaną uznane za spełnione w przypadku potwierdzenia zgodności pojazdu z wymaganiami pkt 5 regulaminu.

6

Zamki i zawiasy

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia

2.	Kategoria pojazdu *)	M ₁ , N
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien spełniać wymagania określone w § 8 ust. 1 pkt 2, ust. 2 i ust. 3 rozporządzenia MI.

6A i 17A

Dostęp do pojazdu i jego zwrotność

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie (UE) nr 130/2012
2.	Kategoria pojazdu *)	Dostęp do pojazdu – M ₁ , N ₁ , N ₂ , N ₃ Zwrotność – M, N
3.	Wymagania techniczne	M ₁ , N ₁ , N ₂ ≤ 7,5 t maksymalnej masy całkowitej Stopnie nadwozia i stopnie służące do wsiadania: Pojazd powinien spełniać wymagania pkt 1 części 2 załącznika nr II do rozporządzenia (UE) nr 130/2012.
		N ₂ >7,5 t maksymalnej masy całkowitej, N ₃ Stopnie służące do wsiadania do przedziału pasażerskiego: Pojazd powinien spełniać wymagania pkt 1 części 1 załącznika nr II do rozporządzenia (UE) nr 130/2012. Dostęp do uchwytów ułatwiających wejście do przedziału pasażerskiego: Pojazd powinien spełniać wymagania pkt 2 części 1 załącznika nr II do rozporządzenia (UE) nr 130/2012.
		M lub N Zwrotność: Pojazd powinien spełniać wymagania pkt 1 załącznika nr III do rozporządzenia (UE) nr 130/2012.

6B

Zamki i elementy mocowania drzwi

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
2.	Kategoria pojazdu *)	M ₁ i N ₁
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien spełniać wymagania określone w § 8 ust. 1 pkt 2, ust. 2 i ust. 3 rozporządzenia MI.

7

Dźwiękowe sygnały ostrzegawcze

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien spełniać wymagania określone w §11 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia MI. Kontrola stanu technicznego oraz poziomu dźwięku sygnału ostrzegawczego zgodnie z pkt II działu III załącznika nr 1 rozporządzenia MTBiGM.

7A

Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze i sygnały dźwiękowe

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania
2.	Kategoria pojazdu *)	Część I i II regulaminu EKG ONZ nr 28
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien spełniać wymagania określone w § 11 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia MI. Kontrola stanu technicznego oraz poziomu dźwięku sygnału ostrzegawczego zgodnie z pkt II działu III załącznika nr I do rozporządzenia MTBiGM.

8

Urządzenia widzenia pośredniego

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 2003/97/WE</i> ₄₎ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951 i 1720).
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N
3.	Wymagania techniczne	Homologowane urządzenia widzenia pośredniego na zgodność z dyrektywą, warunki szczegółowe dotyczące wyposażenia pojazdu samochodowego w lusterka zgodnie z §11 ust. 1 pkt 5 oraz załącznikiem nr 12 rozporządzenia MI.

8A

Urządzenia widzenia pośredniego i ich instalacja

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 46 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N
3.	Wymagania techniczne	Homologowane urządzenia widzenia pośredniego na zgodność z regulaminem, warunki szczegółowe dotyczące wyposażenia pojazdu samochodowego w lusterka zgodnie z §11 ust. 1 pkt 5 oraz załącznikiem nr 12 rozporządzenia MI.

9

Układy hamulcowe

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 71/320/EWG</i> ₄₎
2.	Kategoria pojazdu *)	Art. 1 dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Wymagania techniczne dotyczące układu hamulcowego pojazdu kategorii M, N lub O (jeśli dotyczy) zostaną uznane za spełnione na podstawie zgodności pojazdu z wymaganiami załącznika nr I pkt 1.2. oraz pkt 2 dyrektywy.

9A

Pojazdy i przyczepy w zakresie hamowania

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 13 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Wymagania techniczne dotyczące układu hamulcowego pojazdu kategorii M, N lub O (jeśli dotyczy) zostaną uznane za spełnione na podstawie potwierdzenia zgodności pojazdu z wymaganiami pkt 2.3. oraz pkt 5 regulaminu.

9B

Samochody osobowe w zakresie hamowania

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 13-H Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Wymagania techniczne zostaną uznane za spełnione w przypadku potwierdzenia zgodności pojazdu z wymaganiami pkt 2.3. oraz pkt 5 regulaminu, na podstawie sprawozdania z badań wydanego przez jednostkę uprawnioną.

10

Zakłócenia radioelektryczne (kompatybilność elektromagnetyczna)

Lp.	Dotyczy	Przepisy szczegółowe
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 72/245/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N
3.	Wymagania techniczne	<p>Pojazdy kategorii M₁ lub N₁ Wyposażenie elektryczne lub elektroniczne powinno spełniać wymagania techniczne: – dodatków 6 i 7 do załącznika nr I oraz załącznika nr X do dyrektywy lub – załączników nr 7–10 do regulaminu EKG ONZ nr 10. Należy uznać za równoważne wyniki badań wyposażenia na zgodność z wymaganiami normy EN 50498.</p> <p>Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂ lub N₃ 1. Wyposażenie elektryczne lub elektroniczne pojazdu, na który wydano świadectwo homologacji typu na zgodność z wymaganiami dyrektywy lub regulaminu EKG ONZ nr 10 powinno spełniać wymagania techniczne: – dodatków 6 i 7 do załącznika nr I oraz załącznika nr X do dyrektywy lub – załączników nr 7–10 do regulaminu EKG ONZ nr 10. 2. Pojazd, na który nie wydano świadectwa homologacji wymienionego w pkt 1 powinien spełniać wymagania techniczne według: – dodatków 2–5 do załącznika nr I do dyrektywy lub – załączników 4–6 do regulaminu EKG ONZ nr 10. Należy uznać za równoważne wyniki badań na zgodność z wymaganiami normy EN 50498.</p>

10A

Kompatybilność elektromagnetyczna

Lp.	Dotyczy	Przepisy szczegółowe
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 10 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N
3.	Wymagania techniczne	Pojazdy kategorii M ₁ lub N ₁ Wyposażenie elektryczne lub elektroniczne pojazdu, na który wydano świadectwo homologacji powinno spełniać wymagania techniczne według: – załączników nr 7–10 do regulaminu lub

		<p>– dodatków nr 6 i 7 do załącznika nr I oraz załącznika nr X do dyrektywy 72/245/EWG⁴⁾.</p> <p>Należy uznać za równoważne wyniki badań na zgodność z wymaganiami normy EN 50498</p>
		<p>Pojazdy kategorii M₂, M₃, N₂, N₃</p> <p>1. Wyposażenie elektryczne lub elektroniczne pojazdu, na który wydano świadectwo homologacji typu według wymagań regulaminu lub <i>dyrektywy 72/245/EWG⁴⁾</i>, powinno spełniać wymagania techniczne wykazane w załącznikach nr 7–10 do regulaminu lub <i>dodatku 6 i 7 do załącznika nr I oraz załącznika nr X do dyrektywy 72/245/EWG⁴⁾</i>.</p> <p>2. Pojazd, na który nie wydano świadectwa homologacji typu powinien spełniać wymagania techniczne wskazane w załącznikach nr 4 ÷ 6 do regulaminu lub <i>dodatkach nr 2–5 do załącznika nr I do dyrektywy 72/245/EWG⁴⁾</i>.</p> <p>Należy uznać za równoważne wyniki badań na zgodność z wymaganiami normy EN 50498.</p>

12

Wyposażenie wnętrza

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 74/60/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	M ₁
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być tak skonstruowany, aby jego wyposażenie wnętrza spełniało wymagania zgodne z pkt 5 załącznika nr I do dyrektywy.

12A

Wyposażenie wnętrza

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 21 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	M ₁
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien spełniać wymagania pkt 5.1. i 5.2. regulaminu z wyłączeniem wymagania dotyczącego sprawdzenia rozpraszania energii określonego w pkt 5.1.2. regulaminu.

13

Zabezpieczenie przed bezprawnym użyciem i urządzenie unieruchamiające

Lp.	Dotyczy	Przepisy szczegółowe
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 74/61/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	Załącznik nr IV pkt 1.1. – M ₁ , N ₁ Załącznik nr V pkt. 1.1. – M ₁ Załącznik nr VI pkt. 1.2. – M ₁ oraz N ₁ o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2000 kg
3.	Wymagania techniczne	<p>1. Wyposażenie zabezpieczające pojazd przed bezprawnym użyciem powinno spełniać wymagania techniczne według:</p> <ul style="list-style-type: none"> – załączników nr IV–VI do dyrektywy lub – pkt 5 i 6 regulaminu EKG ONZ nr 18, – części I i III regulaminu EKG ONZ nr 97, – części II i IV regulaminu EKG ONZ nr 116. <p>2. Urządzenia zabezpieczające przed bezprawnym użyciem i urządzenia unieruchamiającego muszą być tak skonstruowane, aby po uruchomieniu pojazdu i pracującym silniku nie wystąpiło prawdopodobieństwo przypadkowego zablokowania, co mogłoby stanowić szczególne zagrożenie bezpieczeństwa.</p>

13A

Zabezpieczenie pojazdów samochodowych przed ich nieuprawnionym użyciem

Lp.	Dotyczy	Przepisy szczegółowe
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 18 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1.1. regulaminu – pojazdy silnikowe mające co najmniej trzy koła, z wyjątkiem M ₁ , N ₁
3.	Wymagania techniczne	1. Wyposażenie, zabezpieczające pojazd przed bezprawnym użyciem powinno spełniać odpowiednie wymagania techniczne według: – pkt 5 i 6 regulaminu EKG ONZ nr 18, – części I i III regulaminu EKG ONZ nr 97, – części II i IV regulaminu EKG ONZ nr 116, lub według załączników nr IV–VI do dyrektywy 74/61/EWG ⁴⁾ . 2. Urządzenie zabezpieczające pojazd przed ich nieuprawnionym użyciem musi być tak skonstruowane, aby po uruchomieniu pojazdu i pracującym silniku nie wystąpiło prawdopodobieństwo przypadkowego zablokowania.

13B

Zabezpieczenie pojazdów samochodowych przed ich nieuprawnionym użyciem

Lp.	Dotyczy	Przepisy szczegółowe
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 116 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1.1. regulaminu – M ₁ , N ₁
3.	Wymagania techniczne	1. Dodatkowe wyposażenie, zabezpieczające pojazd przed bezprawnym użyciem powinno spełniać wymagania techniczne: – pkt 5 i 6 regulaminu EKG ONZ nr 18, – części I i III regulaminu EKG ONZ nr 97, – części II i IV regulaminu EKG ONZ nr 116, lub według załączników nr IV ÷ VI do dyrektywy 74/61/EWG ⁴⁾ . 2. Urządzenie zabezpieczające pojazd przed ich nieuprawnionym użyciem musi być tak skonstruowane, aby po uruchomieniu pojazdu i pracującym silniku nie wystąpiło prawdopodobieństwo przypadkowego zablokowania.

14

Bezpieczne układy kierownicze

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 74/297/EWG ⁴⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 załącznika nr I
3.	Wymagania techniczne	Oświadczenie producenta potwierdzające zgodność z dyrektywą.

14A

Ochrona kierowcy przed układem kierowniczym w przypadku uderzenia

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 12
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Oświadczenie producenta potwierdzające zgodność z regulaminem.

15

Wytrzymałość siedzeń

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 74/408/EWG ⁴⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 załącznika nr II do dyrektywy – M ₁ Pkt 1 załącznika nr III – M ₂ , M ₃ Pkt 1 załącznik nr IV do dyrektywy – N

3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w siedzenia i zagłówki, spełniające wymagania pkt 3 załącznika nr II, pkt 3 załącznika nr III i pkt 2 załącznika nr IV do dyrektywy. Siedzenia powinny być zamontowane zgodnie z instrukcją montażu producenta siedzenia. Miejsce na wózek inwalidzki powinno być uznane za miejsce siedzące.
----	----------------------	---

15A

Siedzenia, ich mocowania i zagłówki

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 17 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w siedzenia i zagłówki, spełniające wymagania pkt 5 regulaminu. Siedzenia powinny być zamontowane zgodnie z instrukcją montażu producenta siedzenia. Miejsce na wózek inwalidzki powinno być uznane za miejsce siedzące.

15B

Siedzenia dużych pojazdów pasażerskich

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 80 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w siedzenia, spełniające wymagania pkt 5 regulaminu. Siedzenia powinny być zamontowane zgodnie z instrukcją montażu producenta siedzenia oraz pkt 7.1.2. regulaminu. Miejsce na wózek inwalidzki powinno być uznane za miejsce siedzące.

16

Wystające elementy zewnętrzne

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 74/483/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	Art. 1 dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być tak skonstruowany, aby jego wystające elementy zewnętrzne spełniały wymagania określone w pkt 5 i 6 załącznika nr I do dyrektywy.

16A

Wystające elementy zewnętrzne

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 26 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być tak skonstruowany, aby jego wystające elementy zewnętrzne spełniały wymagania zgodnie z pkt 5 i 6 regulaminu.

17

Prędkościomierz i bieg wsteczny

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 75/443/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N

3.	Wymagania techniczne	<p>Bieg wsteczny: Pojazd powinien być wyposażony w urządzenie umożliwiające jazdę do tyłu sterowane z miejsca kierowcy zgodnie z załącznikiem nr I do dyrektywy.</p> <p>Prędkościomierz: Pojazd wyposażony w prędkościomierz powinien spełniać wymagania pkt 4.1, 4.2. załącznika nr II do dyrektywy z wyłączeniem wymagań pkt 4.2.2. oraz jeżeli służba techniczna ma uzasadnione powody, aby uważać, że prędkościomierz nie jest skalibrowany z wystarczającą dokładnością może zażądać wykonania badań zgodnie z pkt 4.3. oraz pkt 4.4. z wyłączeniem pkt 4.3.3.</p>
----	----------------------	---

18

Tabliczki znamionowe

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 76/114/EWG³⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N, O.
3.	Wymagania techniczne	<p>Pojazd powinien być wyposażony w tabliczkę znamionową producenta oraz w numer identyfikacyjny VIN.</p> <p>Tabliczka znamionowa powinna spełniać wymagania <i>pkt 1, pkt 2 oraz pkt 4.2.2.2. załącznika do dyrektywy 76/114/EWG⁴⁾</i>.</p> <p>Po zabudowie producent powinien umieścić tabliczkę kolejnego etapu kompletacji pojazdu według wzoru w dodatku do załącznika nr XVII do dyrektywy 2007/46/WE.</p> <p>Numer identyfikacyjny VIN powinien spełniać wymagania <i>pkt 1, pkt 3 oraz pkt 4.2.2.1. załącznika do dyrektywy 76/114/EWG⁴⁾</i>.</p>

18A

Tabliczka znamionowa producenta oraz numer identyfikacyjny pojazdu

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie (UE) nr 19/2011
2.	Kategoria pojazdu *)	Pojazdy kategorii M, N, O.
3.	Wymagania techniczne	<p>Pojazd powinien być wyposażony w tabliczkę znamionową producenta oraz w numer identyfikacyjny VIN.</p> <p>Tabliczka znamionowa powinna spełniać wymagania części pkt 1, pkt 2, pkt 3 części A załącznika nr II do rozporządzenia (UE) nr 19/2011.</p> <p>Po zabudowie producent powinien umieścić tabliczkę kolejnego etapu kompletacji pojazdu według wzoru w dodatku do załącznika nr XVII do dyrektywy 2007/46/WE.</p> <p>Numer identyfikacyjny VIN powinien spełniać wymagania pkt 1 i pkt 2 części B załącznika nr II do rozporządzenia (UE) nr 19/2011.</p>

19

Punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 76/115/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	Art. 2 dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	<p>Pojazd powinien być wyposażony w punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, spełniające wymagania <i>pkt 4 załącznika nr I do dyrektywy 76/115/EWG⁴⁾</i>.</p> <p>W przypadku wyposażenia pojazdu w wózek inwalidzki powinny być spełnione wymagania określone w pkt 19 załącznika nr XI, dodatku nr 3 do dyrektywy 2007/46/WE.</p>

19A

Kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, systemy kotwiczenia ISOFIX i kotwiczenia górnego paska mocującego ISOFIX

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 14 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa i mocowania ISOFIX, spełniające wymagania pkt 5 i 6 regulaminu. W przypadku wyposażenia pojazdu w wózek inwalidzki powinny być spełnione wymagania określone w pkt 19 załącznika nr XI dodatku nr 3 do dyrektywy 2007/46/WE.

20

Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 76/756/EWG²³⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N, O
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane urządzenia oświetlenia i sygnalizacji świetlnej zamontowane i rozmieszczone zgodnie z wymaganiami zawartymi w załączniku nr II do dyrektywy.

20A

Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w pojazdach

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 48 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N lub O.
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane urządzenia oświetlenia i sygnalizacji świetlnej zamontowane i rozmieszczone zgodnie z wymaganiami pkt 2, pkt 5 i pkt 6 regulaminu.

27

Haki holownicze

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 77/389/EWG²⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	Załącznik do dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w urządzenie holownicze umieszczone z przodu. Pojazd kategorii M ₁ powinien być wyposażony także w urządzenie holownicze z tyłu pojazdu.

27A

Urządzenie holownicze

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie (WE) Nr 1005/2010 Rozporządzenie (WE) Nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w urządzenie holownicze umieszczone z przodu. Pojazd kategorii M ₁ powinien być wyposażony także w urządzenie holownicze z tyłu pojazdu. Pojazd powinien być tak skonstruowany, aby urządzenie holownicze spełniało wymagania załącznika nr II do rozporządzenia (WE) Nr 1005/2010.

31

Pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 77/541/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 0 załącznika nr I do dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane pasy bezpieczeństwa. Liczba i typy pasów powinna być zgodna z załącznikiem nr XV do dyrektywy.

31A

Pasy bezpieczeństwa, urządzenia przytrzymujące, urządzenia przytrzymujące dla dzieci oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci ISOFIX

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 16 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane pasy bezpieczeństwa. Liczba i typy pasów powinna być zgodne z załącznikiem nr 16 do regulaminu.

32

Pole widzenia z przodu

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 77/649/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	M ₁
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien zapewnić odpowiednie pola widzenia oraz powinien spełniać wymagania określone w załączniku nr IV do dyrektywy oraz dodatku do niego.

32A

Pole widoczności kierowcy w przód

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 125 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien posiadać pole widoczności kierowcy w przód zgodne z wymaganiami pkt 5 regulaminu oraz dodatku do załącznika nr 4 do regulaminu.

33

Oznaczenie urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźników

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 78/316/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	Art. 1 dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w urządzenia do sterowania i kontroli spełniające wymagania określone w pkt 5 załącznika nr I oraz załączników nr II i III do dyrektywy.

36

Systemy grzewcze

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 2001/56/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N, O

3.	Wymagania techniczne	<p>a) Przedział pasażerski musi być wyposażony w system grzewczy.</p> <p>b) Grzejniki spalinowe muszą posiadać homologację oraz ich instalacja musi spełniać wymagania załącznika nr VII do dyrektywy. Ponadto grzejniki spalinowe zasilane LPG i systemy grzewcze zasilane LPG muszą spełniać wymagania określone w załączniku nr VIII do dyrektywy.</p> <p>c) Dodatkowe systemy grzewcze montowane jako doposażenie muszą spełniać wymagania określone w dyrektywie.</p>
----	----------------------	--

36A

Systemy grzewcze

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 122 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N, O
3.	Wymagania techniczne	<p>a) Przedział pasażerski musi być wyposażony w system grzewczy.</p> <p>b) Grzejniki spalinowe muszą posiadać homologację oraz ich instalacja musi spełniać wymagania załącznika nr 7 do regulaminu. Ponadto grzejniki spalinowe zasilane LPG i systemy grzewcze zasilane LPG muszą spełniać wymagania określone w załączniku nr 8 do regulaminu.</p> <p>c) Dodatkowe systemy grzewcze montowane jako doposażenie muszą spełniać wymagania określone we wspomnianym regulaminie.</p>

37

Oslony kół

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 78/549/EWG ⁴⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	M ₁
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w osłony kół spełniające wymagania określone w pkt 1 i pkt 2 załącznika nr I do dyrektywy.

37A

Oslony kół

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie (UE) nr 1009/2010
2.	Kategoria pojazdu *)	M ₁
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w osłony kół spełniające wymagania określone w pkt 1 i pkt 2 załącznika nr II do rozporządzenia (UE) nr 1009/2010.

38

Zagłówki

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 78/932/EWG ⁴⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 załącznika nr I do dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane zagłówki zamontowane zgodnie z instrukcją montażu producenta lub powinny być spełnione wymagania pkt 6 załącznika nr I do dyrektywy.

38A

Zagłówki wbudowane lub niewbudowane w siedzenia pojazdów

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 25 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu

3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane zagiłowki zamontowane zgodnie z instrukcją montażu lub powinny być spełnione wymagania pkt 6 regulaminu.
----	----------------------	--

40

Moc silnika

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 80/1269/EWG²⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 2 załącznika nr I do dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	a) Wnioskodawca przedkłada oświadczenie wydane przez producenta, określające moc maksymalną silnika w kW i odpowiadającą jej prędkość obrotową silnika w obrotach na minutę. b) Można również odwołać się do wykresu mocy silnika zawierającego te same informacje.

41

Emisja (Euro IV i V) pojazdów ciężkich

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 2005/55/EWG²⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	N ₂ , N ₃
3.	Wymagania techniczne	Emisja zanieczyszczeń z układu wydechowego: a) wykonuje się badania zgodnie z pkt 6.2 załącznika nr I do dyrektywy; b) stosuje się wartości graniczne określone w tabelach nr 1 i 2, wiersz B2 podanych w punkcie 6.2.1 załącznika nr I do dyrektywy. Pokładowy system diagnostyczny (OBD): a) pojazd musi być wyposażony w pokładowy system diagnostyczny; b) musi być możliwa komunikacja interfejsu pokładowego systemu diagnostycznego z narzędziami diagnostycznymi powszechnie używanymi do okresowych przeglądów technicznych. Zapewnienie właściwego działania środków kontroli NO _x : sprawdzenie właściwego działania środków kontroli emisji NO _x przeprowadza się zgodnie z punktem 6.5 załącznika nr I do dyrektywy. Dostęp do informacji: Nie stosuje się przepisów dotyczących dostępu do informacji. Wymagania dla zabudowy silnika w pojeździe: Zabudowa silnika w pojeździe powinna spełniać wymagania punktu 7 załącznika nr I do dyrektywy.

41A

Emisja (Euro VI) pojazdów ciężkich/dostęp do informacji

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie (WE) nr 595/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Art. 2 rozporządzenia
3.	Wymagania techniczne	Emisja zanieczyszczeń z układu wydechowego a) wykonuje się badania zgodnie z pkt 2 załącznika nr III do rozporządzenia (UE) nr 582/2011; b) stosuje się wartości graniczne określone w załączniku nr I do rozporządzenia (UE) nr 582/2011. Pokładowy system diagnostyczny (OBD) a) pojazd musi być wyposażony w pokładowy system diagnostyczny; b) musi być możliwa komunikacja interfejsu pokładowego systemu diagnostycznego z narzędziami diagnostycznymi powszechnie używanymi do okresowych przeglądów technicznych. Zapewnienie właściwego działania środków kontroli NO_x Sprawdzenie właściwego działania środków kontroli emisji NO _x przeprowadza się zgodnie z załącznikiem XIII do rozporządzenia (UE) nr 582/2011. Dostęp do informacji Nie stosuje się przepisów dotyczących dostępu do informacji.

42

Zabezpieczenia boczne

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 89/297/EWG²⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1.1. załącznika do dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być tak skonstruowany, aby jego boczne zabezpieczenie zapewniało wystarczającą wytrzymałość oraz spełniało wymagania pkt 2 oraz pkt 4 załącznika do dyrektywy z wyłączeniem pkt 2.8. i z zachowaniem odstępstw zgodnie z pkt 3.

42A

Zabezpieczenia boczne pojazdów ciężarowych

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 73 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane boczne urządzenie zabezpieczające zamontowane zgodnie z instrukcją montażu oraz powinien spełniać wymagania pkt 15 regulaminu z zachowaniem odstępstw zgodnie z pkt 16 lub, pojazd powinien być tak skonstruowany, aby jego boczne zabezpieczenie zapewniało wystarczającą wytrzymałość oraz spełniało wymagania pkt 12 regulaminu z wyłączeniem pkt 12.10. oraz pkt 12.13. i z zachowaniem odstępstw zgodnie z pkt 13.

43

Oslony przeciwrozbryzgowie kół

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 91/226/EWG²⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 0 załącznika nr III do dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane urządzenie przeciwrozbryzgowie kół zgodnie z pkt 0.2. załącznika nr III do dyrektywy. W zależności od konstrukcji pojazdu i zastosowanego rodzaju osłon przeciwrozbryzgowych pojazd powinien spełniać wymagania określone w załączniku nr III pkt 4, pkt 5 i pkt 7 z wyłączeniem pkt 7.3.6. lub pkt 4, pkt 5 i pkt 8 z wyłączeniem pkt 7.3.6. lub pkt 4, pkt 5 i pkt 9 z wyłączeniem pkt 9.3.2.3.

43A

Oslony przeciwrozbryzgowie kół

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie (UE) nr 109/2011
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 0 załącznik nr IV do rozporządzenia
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane urządzenie przeciwrozbryzgowie kół zgodnie z pkt 0.2. załącznika nr IV do rozporządzenia. W zależności od konstrukcji pojazdu i zastosowanego rodzaju osłon przeciwrozbryzgowych pojazd powinien spełniać wymagania określone w załączniku IV pkt 3, pkt 4 i pkt 6 z wyłączeniem pkt 6.3.6. lub pkt 3, pkt 4 i pkt 7 z wyłączeniem pkt 6.3.6., lub pkt 3, pkt 4 i pkt 8 z wyłączeniem pkt 8.3.2.3.

44

Masy i wymiary (samochody osobowe)

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa nr 92/21/EWG ⁴⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	M ₁
3.	Wymagania techniczne	<p>Pojazd powinien spełniać wymagania określone w pkt 4 załącznika nr II do dyrektywy 92/21/EWG⁴⁾ wraz z dodatkiem do tego załącznika.</p> <p>a) Do celów stosowania przepisów, o których mowa powyżej, pod uwagę bierze się następujące masy: – masę pojazdu gotowego do jazdy zdefiniowaną w pkt 2.6. załącznika nr I do dyrektywy 2007/46/WE, zmierzoną przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz – maksymalne masy całkowite pojazdu podane przez producenta pojazdu albo umieszczone na tabliczce producenta, w tym na naklejkach lub w ramach informacji zawartych w instrukcji obsługi pojazdu. Masy te uznaje się za technicznie dopuszczalne maksymalne masy całkowite pojazdu.</p> <p>b) Odstępstwa od maksymalnych dopuszczalnych wymiarów są niedozwolone.</p> <p>c) Na wniosek producenta można odstąpić od badania zdolności ruszania pod wzniesienie przy maksymalnej masie całkowitej zespołu pojazdów, opisanego w pkt 3.3.3. załącznika nr II do dyrektywy 92/21/EWG⁴⁾.</p>

44A

Masy i wymiary

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012
2.	Kategoria pojazdu *)	M ₁
3.	Wymagania techniczne	<p>Pojazd powinien spełniać wymagania określone w Części A załącznika nr I do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012.</p> <p>Na wniosek producenta można odstąpić od badania zdolności ruszania pod wzniesienie przy maksymalnej masie całkowitej zespołu pojazdów, opisanego w pkt 5.1.</p>

45

Szyby bezpieczne

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 92/22/EWG ⁴⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N, O
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane szyby bezpieczne zamontowane zgodnie z wymaganiami załączników nr IIB oraz nr III do dyrektywy.

45A

Materiały oszklenia bezpiecznego i ich montaż w pojazdach

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 43 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N, O
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane materiały oszklenia bezpiecznego oraz zamontowane w pojeździe zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt 7 regulaminu, załącznikach nr 4–16 z wyłączeniem załącznika nr 13 do regulaminu. Montaż powinien być wykonany zgodnie z wymaganiami załącznika nr 21 pkt 4.1., pkt 4.2., pkt 4.3., pkt 4.2.4. i pkt 4.3.2 regulaminu.

46

Opony

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa Komisji 92/23/EWG
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 3 załącznika nr IV do dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane opony posiadające świadectwo homologacji typu części w zakresie wytrzymałości i hałasu. Ponadto powinien spełniać wymagania: Montaż – załącznik nr IV do dyrektywy pkt 3.2 Montaż pkt 3.3 Nośność pkt 3.4 Prędkość pkt 3.5 Opona zapasowa pkt 3.6 Urządzenia do pompowania jednostki zapasowej do czasowego zastosowania pkt 3.7. Przypadki specjalne pkt 3.8. Wymagania dla jednostek zapasowych do czasowego zastosowania

46A

Montowanie opon

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie (UE) nr 458/2011
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N, O
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane opony i spełniać wymagania określone w załączniku nr II do rozporządzenia: pkt 2 – Montaż pkt 3 – Nośność pkt 4 – Dopuszczalna prędkość pkt 5 – Przypadki specjalne pkt 6 – Koła zapasowe i opony

47

Urządzenia ograniczania prędkości

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 92/24/EWG ⁴⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane urządzenie ograniczające prędkość zamontowane zgodnie z instrukcją montażu oraz powinien spełniać wymagania pkt 7 załącznika nr I do dyrektywy lub, pojazd powinien być tak skonstruowany, aby spełniał wymagania w zakresie ograniczania prędkości pkt 7 oraz pkt 8 załącznika nr I do dyrektywy.

47A

Ograniczanie prędkości pojazdów

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 89 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	M ₂ , M ₃ , N ₂ , N ₃
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane urządzenie ograniczające prędkość zamontowane zgodnie z instrukcją montażu oraz powinien spełniać wymagania pkt 13 części II regulaminu lub, pojazd powinien być tak skonstruowany, aby spełniał wymagania w zakresie

		ograniczania prędkości pkt 5 części I regulaminu. Prędkość pojazdu powinna być ograniczona zgodnie z wymaganiami dyrektywy 92/6/EWG.
--	--	---

48

Masy i wymiary (pojazdy inne niż określone w pkt 44)

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 97/27/EWG ⁴⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃ , O.
3.	Wymagania techniczne	<p>Pojazd powinien spełniać wymagania: część A – pojazdy kategorii N₁ Muszą być spełnione wymagania podstawowe określone w załączniku nr I do dyrektywy 97/27/EWG⁴⁾. Nie stosuje się jednak wymagań określonych w pkt 7.8.3., 7.9. i 7.10. załącznika nr I do dyrektywy 97/27/EWG⁴⁾.</p> <p>a) Do celów stosowania przepisów, o których mowa w lit. a pod uwagę bierze się następujące masy: masę pojazdu gotowego do jazdy zdefiniowaną w pkt 2.6. załącznika nr I do dyrektywy 2007/46/WE, zmierzoną przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz maksymalne masy całkowite pojazdu podane przez producenta pojazdu albo umieszczone na tabliczce producenta, w tym na naklejkach lub w ramach informacji zawartych w instrukcji obsługi pojazdu. Masy te uznaje się za technicznie dopuszczalne maksymalne masy całkowite pojazdu.</p> <p>b) Niedozwolone jest dokonywanie przez wnioskodawcę zmian technicznych, w tym zastępowania opon innymi o mniejszym indeksie nośności, w celu zmniejszenia technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej pojazdu do 3,5 tony lub poniżej, aby pojazd mógł otrzymać dopuszczenie jednostkowe.</p> <p>c) Odstępstwa od maksymalnych dopuszczalnych wymiarów są niedozwolone.</p> część B – pojazdy kategorii M ₂ i M ₃ , część C – pojazdy kategorii N ₂ i N ₃ , część D – pojazdy kategorii O. Dla powyższych kategorii do celów stosowania przepisów, o których mowa w lit. a, pod uwagę bierze się następujące masy: masę pojazdu gotowego do jazdy zdefiniowaną w pkt 2.6. załącznika nr I do dyrektywy 2007/46/WE, zmierzoną przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz maksymalne masy całkowite pojazdu podane przez producenta pojazdu albo umieszczone na tabliczce producenta, w tym na naklejkach lub w ramach informacji zawartych w instrukcji obsługi pojazdu. Masy te uznaje się za technicznie dopuszczalne maksymalne masy całkowite pojazdu.

48A

Masy i wymiary

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie (UE) nr 1230/2012
2.	Kategoria pojazdu *)	M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃ , O
3.	Wymagania techniczne	<p>Pojazd powinien spełniać wymagania określone w częściach załącznika nr I do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012 stosownie do kategorii:</p> <p>Część A – pojazdy kategorii N₁ Część B – pojazdy kategorii M₂ i M₃ Część C – pojazdy kategorii N₂ i N₃</p> <p>Na wniosek producenta można odstąpić od badania zdolności ruszania pod wzniesienie przy maksymalnej masie całkowitej zespołu pojazdów, opisanego odpowiednio w pkt 5.1. części A i B i pkt 4.1. części C załącznika nr I do rozporządzenia (UE) nr 1230/2012.</p> Część D – pojazdy kategorii O.

49

Wystające elementy zewnętrzne kabin

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 92/114/EWG ⁴⁾

2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 załącznika nr I do dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być tak skonstruowany, aby jego wystające elementy zewnętrzne kabiny spełniały wymagania określone w pkt 3 i 4 załącznika nr I do dyrektywy.

49A

Pojazdy użytkowe w zakresie ich wystających elementów zewnętrznych znajdujących się przed tylną ścianą kabiny

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 61 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być tak skonstruowany, aby jego wystające elementy zewnętrzne kabiny spełniały wymagania zgodnie z pkt 5 i 6 regulaminu.

50

Urządzenia sprzęgające

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 94/20/WE ⁴⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N, O
3.	Wymagania techniczne	Wymogi, które muszą spełniać mechaniczne urządzenia sprzęgające i ich części. – wolnej przestrzeni wokół kuli – rysunek 30 załącznika nr VII do dyrektywy – wymiary kuli – załącznik nr V do dyrektywy

50A

Mechaniczne części sprzęgające zespołów pojazdów

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie (WE) 661/2009 Regulamin EKG ONZ nr 55
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 5 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Urządzenie sprzęgające pojazdu (jeśli dotyczy) powinno być homologowane, a jego montaż zgodny z wymaganiami pkt 6 regulaminu.

50B

Krótki sprzęg; montaż zatwierdzonego typu krótkiego sprzęgu

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 102 Rozporządzenie (WE) 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	N ₂ , N ₃ , O ₃ , O ₄
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być tak skonstruowany, aby urządzenie sprzęgające spełniło wymagania pkt 5 części I oraz pkt 13 części II regulaminu.

51

Palność

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 95/28/WE ⁴⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 załącznika nr I do dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Pojazd musi być wyposażony w homologowane części lub części spełniające wymagania pkt 1 załącznika nr I do dyrektywy.

51A

Palność materiałów używanych w konstrukcji wnętrza niektórych kategorii pojazdów samochodowych

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 118 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Pojazd musi być wyposażony w homologowane części lub części spełniające wymagania techniczne regulaminu.

52

Autobusy i autokary

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 2001/85/WE²⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 załącznika nr I do dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Wykonuje się badania na zgodność z wymaganiami regulaminu EKG ONZ nr 107. a) Pojazd powinien spełniać wymagania załącznika nr 3 do regulaminu określone w punktach: 7.1. Ogólne 7.2. Masy i wymiary 7.3. Wytrzymałość konstrukcji 7.4. Badanie stateczności 7.5. Zabezpieczenie p-pożarowe 7.6. Wyjścia bezpieczeństwa 7.7. Wyposażenie wnętrza z wyłączeniem punktów: 7.7.4.2., 7.7.6., 7.7.7. i 7.7.8. b) Jeżeli pojazd jest przystosowany do mocowania wózka inwalidzkiego, miejsce to powinno spełniać wymagania określone w pkt 3.6 i 3.8 załącznika 8 do regulaminu EKG ONZ nr 107. c) Jeżeli pojazd posiada urządzenia ułatwiające dostęp do pojazdu osób o ograniczonej zdolności do poruszania się, to urządzenia te powinny spełniać wymagania określone w pkt 3.11. załącznika nr 8 do regulaminu EKG ONZ nr 107.

52A

Pojazdy kategorii M₂ i M₃

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 107 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Wykonuje się badania na zgodność z wymaganiami regulaminu EKG ONZ nr 107. a) Pojazd powinien spełniać wymagania załącznika nr 3 do regulaminu określone w punktach: 7.1. Ogólne 7.2. Masy i wymiary 7.3. Wytrzymałość konstrukcji 7.4. Badanie stateczności 7.5. Zabezpieczenie p-pożarowe 7.6. Wyjścia bezpieczeństwa 7.7. Wyposażenie wnętrza z wyłączeniem punktów: 7.7.4.2., 7.7.6., 7.7.7. i 7.7.8. b) Jeżeli pojazd jest przystosowany do mocowania wózka inwalidzkiego, miejsce to powinno spełniać wymagania określone w pkt 3.6. i 3.8. załącznika nr 8 do regulaminu EKG ONZ nr 107. c) Jeżeli pojazd posiada urządzenia ułatwiające dostęp do pojazdu osób o ograniczonej zdolności do poruszania się, to urządzenia te powinny spełniać wymagania określone w pkt 3.11. załącznika nr 8 do regulaminu EKG ONZ nr 107.

52B

Wytrzymałość konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 66 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Producent powinien wykazać, że pojazd skonstruowany jest tak, aby jego konstrukcja nośna spełniała wymagania zgodnie z pkt 5, a w przypadku modyfikacji pkt 6 regulaminu.

57

Przednie zabezpieczenie przed wjechaniem pod pojazd

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 2000/40/WE⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 załącznika nr II do dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane przednie urządzenie zabezpieczające zamontowane zgodnie z instrukcją montażu oraz powinien spełniać wymagania pkt 8 części II regulaminu EKG ONZ nr 93, lub powinny być spełnione wymagania pkt 10 części III regulaminu EKG ONZ nr 93.

57A

Urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUPD); zabezpieczenie przed wjechaniem pod przód pojazdu (FUP)

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 93 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pkt 1 regulaminu
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane przednie urządzenie zabezpieczające zamontowane zgodnie z instrukcją montażu oraz powinien spełniać wymagania pkt 8 części II regulaminu, lub powinien spełniać wymagania pkt 10 części III regulaminu.

58

Ochrona pieszych

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie (WE) nr 78/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Art. 2 rozdziału I rozporządzenia (WE) nr 78/2009
3.	Wymagania techniczne	Należy wykazać, że przedni układ zabezpieczający pojazdu spełnia wymagania sekcji 5 i 6 oraz wymagania sekcji 4, 2 lub 3 rozporządzenia (WE) nr 78/2009.

62

Instalacje wodorowe

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Rozporządzenie (WE) nr 79/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Art. 2 rozporządzenia (WE) nr 79/2009
3.	Wymagania techniczne	a) Wymienione w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 79/2009 elementy instalacji wodorowej, gdy są zamontowane w pojeździe napędzanym wodorem, muszą posiadać homologację typu zgodną z rozporządzeniem (WE) nr 79/2009. b) Części i instalacje wodorowe powinny być zamontowane zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku nr VI do rozporządzenia (WE) nr 79/2009.

67

Określone elementy wykorzystujące skroplony gaz węglowodorowy (LPG) oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 67 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
2.	Kategoria pojazdu *)	M lub N
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane elementy instalacji wykorzystującej skroplony gaz węglowodorowy (LPG), zgodnie z wymaganiami określonymi w § 9 ust. 3 załącznika nr 9 rozporządzenia MI. Wymagana opinia jednostki uprawnionej albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie przeprowadzania badań homologacyjnych w zakresie sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazowego. Wymagany dokument wydany przez właściwy organ dozoru technicznego na zbiornik lub butlę, potwierdzający sprawność tego urządzenia.

68

Systemy alarmowe pojazdów

Lp.	Dotyczy	Przepisy szczegółowe
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 97 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	M ₁ , N ₁ o maksymalnej masie do 2 t
3.	Wymagania techniczne	1. Systemy alarmowe powinny spełniać odpowiednie wymagania techniczne według: – części I regulaminu EKG ONZ nr 97, – części II regulaminu EKG ONZ nr 116, – załącznika VI do dyrektywy 74/61/EWG ⁴⁾ . 2. Awaria systemu alarmowego lub awaria jego zasilania elektrycznego nie może mieć wpływu na bezpieczeństwo eksploatacji pojazdu.

69

Bezpieczeństwo elektryczne

Lp.	Dotyczy	Przepisy szczegółowe
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 100 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009
2.	Kategoria pojazdu *)	Pojazdy o napędzie elektrycznym (EV i HEV), należące do kategorii M lub N, których maksymalna prędkość konstrukcyjna przekracza 25 km/h
3.	Wymagania techniczne	1. Pojazd, na który wydano świadectwo homologacji typu pojazdu lub świadectwo homologacji na zgodność z wymaganiami regulaminu sprawdza się, czy: a) zmiany nie pogorszyły bezpieczeństwa ogólnego pojazdu, b) instalacja elektryczna spełnia wymagania regulaminu. Instalacja 12 (24) V powinna spełniać wymagania normy PN-S-76021. 2. Pojazd, na który nie wydano świadectwa homologacji wymienionego w pkt 1 sprawdza się, czy: a) zmiany nie pogorszyły bezpieczeństwa ogólnego pojazdu, b) spełnia wymagania regulaminu. Instalacja 12 (24) V powinna spełniać wymagania normy PN-S-76021.

70

Określone elementy wykorzystujące sprężony gaz ziemny oraz ich instalacja w pojazdach silnikowych

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególne:
1.	Podstawa prawna	Regulamin nr EKG ONZ n r 110 Rozporządzenie (WE) nr 661/2009 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951 i 1720).
2.	Kategoria pojazdu *)	M, N
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane elementy instalacji wykorzystującej sprężony gaz ziemny (CNG), zgodnie z wymaganiami określonymi w § 9 ust. 3 załącznika nr 9 rozporządzenia MI. Wymagana opinia jednostki uprawnionej albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie przeprowadzania badań homologacyjnych w zakresie sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazowego. Wymagany dokument wydany przez właściwy organ dozoru technicznego na zbiornik lub butlę, potwierdzający sprawność tego urządzenia.

15.1.	Urządzenia sprzęgające i bieg wsteczny	Dyrektywa 2009/58/WE	A	A	A	A	A	-	A
16.1.	Konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu (próba statyczna)	Dyrektywa 2009/75/WE	X	-	-	X	X	-	X
17.1.	Przestrzeń robocza, dostęp do miejsca kierowcy	Dyrektywa 80/720/EWG	A+C	-	A+C	A+C	A+C	-	A+C
18.1.	Wały odbioru mocy	Dyrektywa 86/297/EWG	A+C	A+C	A+C	A+C	A+C	-	A+C
19.1.	Konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu montowana z tyłu (ciągniki o wąskim rozstawie kół)	Dyrektywa 86/298/EWG	-	X	-	-	-	-	X
20.1.	Instalacja urządzeń sterowania i kontroli	Dyrektywa 86/415/EWG	A+C	A+C	A+C	A+C	A+C	-	A+C
21.1.	Konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu montowana z przodu (ciągniki o wąskim rozstawie kół)	Dyrektywa 87/402/EWG	-	X	-	-	-	-	X
22.1.	Wymiary ciągnika i masy ciągniętej przyczepy	Dyrektywa 2009/144/WE I <i>Dyrektywa 97/27/WE⁴⁾</i> <i>Rozporządzenie WT¹⁾</i>	A+C - -	A+C - -	A+C - -	A+C - -	A+C - -	- A+C A	- - -
22.2.	Szyby	Dyrektywa 2009/144/WE III <i>Dyrektywa 92/22/EWG⁴⁾</i>	X -	X -	X -	X -	- X	- -	X -
22.3.	Regulator prędkości	Dyrektywa 2009/144/WE II,1	A+C	A+C	A+C	A+C	A+C	-	A+C
22.4.	Ochrona części napędowych Dodatkowe wymogi bezpieczeństwa Instrukcja obsługi	Dyrektywa 2009/144/WE II, 2 Dyrektywa 2009/144/WE II,3 Dyrektywa 2009/144/WE II,4	A+C A+C A	A+C A+C A	A+C A+C A	A+C A+C A	A+C A+C A	- - -	A+C A+C A
22.5.	Sprzężenie mechaniczne	Dyrektywa 2009/144/WE IV <i>Dyrektywa 94/20/WE⁴⁾</i> lub regulamin EKG ONZ nr 55	X -	X -	X -	X -	X -	- X	X -
22.6.	Tabliczki znamionowe	Dyrektywa 2009/144/WE V <i>Dyrektywa 76/114/EWG⁴⁾</i> <i>Rozporządzenie WT¹⁾</i>	A - -	A - -	A - -	A - -	A - -	- A A	A - -
22.7.	Złącze hamulca przyczepy	Dyrektywa 2009/144/WE VI	A	A	A	A	A	A	A
23.1.	Emisje zanieczyszczeń	Dyrektywa 2000/25/WE	X	X	X	X	X	-	X
24.1.	Opony	Regulamin EKG ONZ nr 106	A	A	A	A	A	A	
26.1.	Zamocowanie pasów bezpieczeństwa	<i>Dyrektywa 76/115/EWG⁴⁾</i>	A+C	A+C	A+C	-	A+C	-	A+C
27.1.	Pasy bezpieczeństwa	<i>Dyrektywa 77/541/EWG⁴⁾</i>	-	-	-	-	X		
28.1.	Bieg wsteczny i prędkościomierz	<i>Dyrektywa 75/443/EWG⁴⁾</i> Dyrektywa 2009/60/WE	- -	- -	- -	- -	A -	- -	- -
29.1.	Oslony przeciwozbryzgowe kół	<i>Dyrektywa 91/226/EWG⁴⁾</i>	-	-	-	-	A	-	-
30.1.	Urządzenia ograniczające prędkość	<i>Dyrektywa 92/24/EWG⁴⁾</i>	-	-	-	-	A	-	-

32.1.	Ochrona boczna	Dyrektywa 89/297/EWG ⁴⁾	-	-	-	-	A	-	-
56.	Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych	Dyrektywa 98/91/WE ⁴⁾	-	-	-	-	-	A+C	-

Objaśnienia:

A – uznaje się wydane świadectwo homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części lub sprawozdanie z badań wydane przez jednostkę uprawnioną. W przypadku jego braku lub w przypadku dokonania zmiany w pojeździe kompletnym, o której mowa w § 2 pkt 2 rozporządzenia, lub zabudowy na pojeździe niekompletnym, o której mowa w § 2 pkt 1 rozporządzenia, wymagana jest ocena bezpośrednia polegająca na uproszczonym, nieniszczącym badaniu zgodnie z wymaganiami zawartymi w opisie szczegółowym Części II Tabeli 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia, według pozycji o numerze odpowiadającym poszczególnym zagadnieniom wymienionym w kolumnie Tabeli 2.

C – homologowany przedmiot wyposażenia lub część lub sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań (jeżeli dotyczy).

X – wymagane świadectwo homologacji lub sprawozdanie z badań (jeżeli dotyczy).

Akty prawne wskazane w poszczególnych punktach bez oznaczeń A, C lub X lub nie mają zastosowania w dopuszczeniu jednostkowym pojazdu.

- 1) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Tabela nr 2:

1.1.

Masy i opony

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/63/WE Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C, R
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania załącznika nr I do dyrektywy: Muszą być spełnione wymagania dotyczące mas ciągnika: – maksymalne dopuszczalne obciążenie: – dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać 18000 kg – w tym: – na oś przednią: – nienapędzaną max 10000 kg – napędzaną max 11500 kg – na oś tylną: – nienapędzaną max 10000 kg – napędzaną max 11500 kg – masa na oś przednią niezależnie od obciążenia – min. 20% masy własnej Muszą być spełnione wymagania § 11 ust. 5 rozporządzenia MI: – ogumienie musi spełniać wymagania dotyczące nośności. Muszą być spełnione wymagania § 45 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia MI dotyczące mas ciągnika kategorii C: – maksymalne dopuszczalne obciążenie: – dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać 16000 kg (dla pojazdów kat. C max 16000 kg); – dla pojazdów kat. C nacisk gąsienicy między skrajnymi krążkami max 4000 kg na 1 m, przy mechanizmie półgąsienicowym, lub dwóch gąsienic, jedna za drugą nie może przekraczać 6000 kg, pod warunkiem min 3 m odległości pomiędzy ich środkami styku).

1.2.

Tablice rejestracyjne

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/63/WE <i>Dyrektywa 70/222/EWG⁴⁾</i> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C, R
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania dotyczące miejsca i usytuowania tylnej tablicy rejestracyjnej. – Wymiary miejsca – powierzchni płaskiej prostokątnej pod tablicę rejestracyjną zapewniającej jej mocowanie powinny wynosić: – szer. 255 mm x wys. 165 mm lub – szer. 520 mm x wys. 120 mm – Wysokość górnej krawędzi – max 4000 mm – Wysokość dolnej krawędzi – min. 300 mm – Kąt pochylenia powierzchni pod tylną tablicę rejestracyjną w stosunku do pionu: – max 5° (dop. max 30° w górę – jeśli górna krawędź jest < 1,2 m – dop max 15° w dół – jeśli górna krawędź jest > 1,2 m. – Środek powierzchni pod tylną tablicę rejestracyjną – nie może być położony w prawo od osi pojazdu. – Lewa krawędź powierzchni pod tylną tablicę rejestracyjną – nie może wystawać poza lewą płaszczyznę obrysową pojazdu – Usytuowanie powierzchni pod tylną tablicę rejestracyjną względem płaszczyzny przechodzącej przez oś wzdłużną ciągnika – prostopadle lub prawie prostopadle.

1.3.

Zbiornik paliwa

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/63/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania załącznika nr III do dyrektywy dotyczące zbiornika paliwa z wyjątkiem badania szczelności: – zbiornik paliwa płynnego powinien być wykonany w sposób zapewniający odporność na korozję; – zamocowanie zbiornika w sposób zabezpieczający przed skutkami najechania na przód lub tył ciągnika; – w pobliżu zbiornika nie powinny znajdować się ostre krawędzie i tym podobne elementy konstrukcyjne; – przewody paliwowe i wlew muszą być zainstalowane na zewnątrz kabiny.

1.4.

Obciążenie balastowe

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/63/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₁ , T ₂ , T ₄ , T ₅ , C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania załącznika nr IV do dyrektywy dotyczące obciążników balastowych: – obciążniki dostarczone przez producenta ciągnika, muszą być przeznaczone do montażu oraz posiadać znak fabryczny producenta i wskazanie masy w kilogramach z dokładnością $\pm 5\%$; – obciążniki balastowe (przednie) często zdejmowane powinny posiadać odstęp min 25 mm na uchwyty; – sposób mocowania obciążników zapobiegający samoczynnemu odłączeniu się ich od ciągnika.

1.5.

Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/63/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₁ , T ₂ , T ₄ , T ₅ , C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania pkt 2 załącznika nr V do dyrektywy dotyczące dźwięku urządzenia ostrzegawczego. Sygnał dźwiękowy o ciągłym i nieprzerwanym tonie, o poziomie dźwięku mierzonym podczas postoju pojazdu z odległości 7 m, na wysokości od 0,5 do 1,5 m nad podłożem, mieszczący się w przedziale 93 do 112 dB(A).

1.6.

Poziom hałas (zewnętrzny)

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/63/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₁ , T ₂ , T ₄ , T ₅ , C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania załącznika nr VI do dyrektywy dotyczące poziomu hałasu emitowanego przez ciągnik: – poziom hałasu emitowanego przez ciągnik po stronie lewej i prawej oraz w ruchu i na postoju nie może przekraczać: – 89 dB(A) dla ciągników, których masa bez obciążenia >1,5t; – 85 dB(A) dla ciągników, których masa bez obciążenia <1,5t; z zachowaniem bazy pomiarowej – miejsce bazowe mikrofonu: – 7,5 m od osi wzdłużnej ciągnika (osi toru jazdy) – dla pomiarów hałasu ciągnika w ruchu; – 7,0 m od zewnętrznej płaszczyzny obrysowej ciągnika – dla pomiarów hałasu ciągnika na postoju; – 1,2 m od podłoża.

2.1.

Prędkość maksymalna

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/60/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania pkt 1 załącznika nr 1 do dyrektywy 2009/60/WE dotyczące maksymalnej prędkości: – maksymalna prędkość ciągnika bez obciążenia, z nominalnym ciśnieniem powietrza w ogumieniu, na nawierzchni twardej, równej i poziomej nie może przekraczać 40 ⁺³ km/h.

2.2.

Skrzynie ładunkowe

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/60/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania pkt 2 załącznika nr 1 do dyrektywy dotyczące wymiarów, mocowania i usytuowania skrzyni ładunkowej.

3.1.

Lusterka wsteczne

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/59/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania pkt 2.1.1. i 2.5 załącznika nr I do dyrektywy dotyczące zapewnienia minimalnej szerokości strefy widoczności drogi do tyłu w lusterkach wstecznych: – w lusterku lewym w lewo a w lusterku prawym w prawo od bocznego obrysu (wymagania pkt 5.2.2. załącznika nr III do dyrektywy): – min 1,0 m w odległości 4,0 m od oczu kierowcy; – min 5,0 m w odległości 30,0 m od oczu kierowcy. Lusterka powinny posiadać oznaczenie homologacji i być klasy II.

4.1

Pole widzenia i wycieraczki szyby przedniej

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2008/2/WE Regulamin EKG ONZ nr 71
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₁ , T ₂ , T ₃ , T ₄ , C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania pkt 2.2. i 2.5. załącznika nr I do dyrektywy dotyczące widoczności w półkolu widoczności oraz wymagania dotyczące wycieraczki przedniej szyby: – liczba efektów maskujących max 6 – przy czym w obszarze widzenia max 2; – szerokość efektów maskujących w półokręgu widzenia ale poza obszarem widzenia max 700 mm (dop: max 2 efekty >700 mm δ 1500 mm i max 2 efekty < 700 mm – po jednym z każdej strony lub dop. max po 2 efekty < 1200 mm z każdej strony); – obszar czyszczony szyby przedniej o szerokości min. 8000 mm (długość cięciwy na półokręgu) w obszarze widzenia; – częstotliwość działania wycieraczki szyby przedniej min. 20 cykli/min.

5.1.

Układ kierowniczy

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/66/WE Regulamin EKG ONZ nr 79
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₁ , T ₂ , T ₃ , T ₄ , C – dyrektywa 2009/66/WE T ₅ – regulamin EKG ONZ nr 79
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania dotyczące siły na urządzeniu sterującym (układzie kierowniczym) w określonych warunkach: – siła na urządzeniu sterującym ciągnika przy prędkości ok. 10 km/h wjeżdżając w okrąg o promieniu 12 m, nie może przekraczać 60 daN z działaniem, (czas reakcji układu max 5 s) lub bez urządzenia wspomagającego (czas reakcji układu max 8 s), przy czym – ciągnik o maksymalnej masie i z technicznie dopuszczalnym obciążeniem osi przedniej; – podłoże: poziome, twarde, równe, suche i czyste; – ogumienie na osi (osiach) kierowanej (ych) o promieniu statycznym najwyższym oraz z nominalnym ciśnieniem wewnętrznym (przewidzianych przez właściciela).

6.1.

Kompatybilność elektromagnetyczna

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/64/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Wymagane świadectwo homologacji lub w przypadku braku sprawdzenie emisji zakłóceń za pomocą przyrządu do badania kompatybilności elektromagnetycznej bez sprawdzania odporności elektromagnetycznej według załącznika nr I, dodatek 1 – 4 oraz załącznika nr VI i nr VII do dyrektywy.

7.1.

Urządzenia hamujące

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 76/432/EWG Dyrektywa 71/320/EWG ⁴⁾ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951 i 1720)
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C, R
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania pkt 2 załącznika nr II do dyrektywy 76/432/EWG dotyczące skuteczności hamowania przy użyciu hamulca roboczego oraz warunku utrzymania ciągnika na spadku i wzniesieniu 18% przy użyciu hamulca postojowego. – ciągnik o dopuszczalnej masie całkowitej; – ogumienie na osi (osiach) hamowanej (ych) o promieniu statycznym najwyższym oraz z nominalnym ciśnieniem wewnętrznym (przewidzianych przez właściciela); – siła sterowania: – max 60 daN – przy sterowaniu nożnym, lub – max 40 daN – przy sterowaniu ręcznym; – maksymalna długość drogi hamowania ciągnika rozpędzonego maksymalnej prędkości przy użyciu hamulca roboczego nie może przekroczyć długości wynikającej ze wzoru $S \leq 0,15V + V^2/116$; – podłoże: poziome, twarde, równe, suche i czyste; – hamulce muszą być zimne lub co najmniej 1 godzinę przed badaniami nie używane; lub spełnienie wymagań § 49 ust. 1, § 50 i § 51 rozporządzenia MI z zastosowaniem metody badawczej na urządzeniu rolkowym do badania hamulców.

7.1.1.

Urządzenia hamujące

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 71/320/EWG ³⁾ Regulamin EKG ONZ nr 13
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C, R
3.	Wymagania techniczne	Wymagania będą spełnione w przypadku: <ul style="list-style-type: none"> - potwierdzenia zgodności z wymaganiami załącznika nr 1 pkt 2 dyrektywy 71/320/EWG⁴⁾ lub pkt 5 regulaminu EKG ONZ nr 13 na podstawie świadectwa homologacji; - wykazania przez wnioskującego, że po zmianach konstrukcyjnych w pojeździe mających wpływ na działanie układu hamulcowego trwale są spełnione wymagania załącznika nr 1 pkt 2 do dyrektywy 71/320/EWG⁴⁾ lub pkt 5 regulaminu EKG ONZ nr 13.

8.1.

Siedzenia pasażerów

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 76/763/EWG
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania dotyczące wymiarów siedzeń i wolnej przestrzeni dla pasażera.

9.1.

Poziom hałasu (wewnętrzny)

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/76/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania art. 2 dyrektywy zgodnie z metodą pomiaru zawartą w załączniku nr II do dyrektywy dotyczące hałasu na stanowisku kierowcy. Maksymalny poziom hałasu emitowanego przez ciągnik bez obciążenia, na biegu dającym prędkość około 7,5 km/h – mikrofon po lewej lub prawej stronie od środkowej płaszczyzny siedziska (siedzisko w środkowym położeniu regulacji wzdłużnej), drzwi i okna otwarte i zamknięte – nie może przekraczać 86 dB(A).

12.1.

Siedzisko kierowcy

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 78/764/EWG
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania dotyczące siedziska kierowcy. Wymagania stosuje się odpowiednio do siedziska pasażera: <ul style="list-style-type: none"> - każde siedzenie musi posiadać znak homologacji; - siedzenie kierowcy musi być tak zamontowane aby: <ul style="list-style-type: none"> - zapewniało kierowcy wygodną pozycję podczas kierowania i manewrowania ciągnikiem; - dostęp do siedzenia był łatwy; - kierowca w swej pozycji roboczej mógł łatwo sięgać różnych urządzeń sterujących ciągnika, które są potrzebne przy kierowaniu ciągnikiem; - żadna część siedzenia lub ciągnika nie narażała kierowcy na skaleczenie lub urazy; - w przypadku, gdy jest regulowane jedynie wzdłużnie lub na wysokości – jego płaszczyzna symetrii musi pokrywać się lub być równoległa do wzdłużnej płaszczyzny symetrii ciągnika; - w przypadku, gdy jest zaprojektowane tak, aby mogło obracać się wokół pionowej osi – musi istnieć możliwość blokowania we wszystkich lub niektórych pozycjach, a w każdym razie w pozycji, gdy jego płaszczyzna symetrii pokrywa się lub jest równoległa do wzdłużnej płaszczyzny symetrii ciągnika; - siedzenie powinno być wyposażone w biodrowy pas bezpieczeństwa – dotyczy ciągników wyprodukowanych po dniu 1 stycznia 2011 roku.

13.1.

Instalacja urządzeń oświetleniowych

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/61/WE <i>Dyrektywa 76/756/EWG⁴⁾</i> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951 i 1720) Regulamin EKG ONZ nr 86
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C, R
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania dotyczące wyposażenia w urządzenia oświetlenia i sygnalizacji świetlnej. Światła pod względem rodzaju, barwy i rozmieszczenia muszą spełniać wymagania szczegółowe określone w przepisach. Ponadto, powinny posiadać oznaczenie homologacji.

13.2.

Światła odblaskowe

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 76/757/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	R
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania oznaczenia homologacyjnego.

13.3.

Światła odblaskowe, pozycyjne przednie, pozycyjne tylne, hamowania „STOP”, obrysowe

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 76/758/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	R
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania oznaczenia homologacyjnego.

13.4.

Światła kierunku jazdy

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 76/759/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	R
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania oznaczenia homologacyjnego.

13.5.

Oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 76/760/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	R
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania oznaczenia homologacyjnego.

14.1.

Urządzenia oświetlające sygnalizacji

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/68/WE Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951 i 1720)
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C, R
3.	Wymagania techniczne	Ciągniki i przyczepy muszą być wyposażone w homologowane światła.

15.1.

Urządzenia sprzęgające i bieg wsteczny

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/58/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania dotyczące wyposażenia w przednie urządzenie sprzęgające według wymagań załącznika nr I i bieg wsteczny zgodnie z załącznikiem nr II do dyrektywy: – ciągnik musi posiadać specjalne urządzenie, do którego jest możliwe zaczepienie sprzęgu w celach holowniczych, takiego jak dyszel holowniczy (hol sztywny) lub lina holownicza; – urządzenie musi być zamontowane z przodu ciągnika, który musi być wyposażony w sworzeń łączący; – ciągnik musi być wyposażony w urządzenie do jazdy wstecznej, które może być obsługiwane z pozycji roboczej kierowcy.

16.1.

Konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu (próba statyczna)

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/75/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₁ , T ₄ , T ₅ , C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania dotyczące konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu według: – dyrektywy 2009/75/WE lub Kodu OECD: Kod 4, lub normy PN-ISO 5700. Przedstawione do wglądu wyniki badań konstrukcji zabezpieczającej (test, certyfikat lub świadectwo homologacji) powinny także zawierać wyniki badań zamocowania pasów bezpieczeństwa. Tabliczka identyfikacyjna konstrukcji powinna zawierać: – znak towarowy lub nazwę handlową producenta; – znak homologacji lub testu OECD lub certyfikatu na zgodność z normą ISO; – numer seryjny konstrukcji; – marka i typy ciągników, dla których przeznaczona jest konstrukcja zabezpieczająca.

17.1.

Przestrzeń robocza, dostęp do miejsca

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 80/720/EWG
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₁ , T ₃ , T ₄ , T ₅ , C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania załącznika nr I do dyrektywy dotyczące przestrzeni roboczej kierowcy, dostępu do miejsca kierowcy oraz drzwi i okien. – urządzenia otwierające i zamykające drzwi i okna muszą być zainstalowane w sposób nie stwarzający niebezpieczeństwa i nie powinny przeszkadzać podczas jazdy; – otwór drzwiowy musi umożliwić bezpieczne wejścia i wyjścia – kabina powinna posiadać minimum 3 wyjścia awaryjne, każde po innej stronie o wymiarach ograniczonych elipsą o osi małej równej 400 mm i osi dużej równej 640 mm; – odległość punktu odniesienia siedzenia od dachu kabiny (lub ramy) min. 1050 mm; – odległość ściany bocznej po lewej i prawej stronie od osi wzdłużnej przechodzącej przez punkt odniesienia siedziska, na wysokości od 400 mm do 900 mm nad punktem odniesienia nie może być mniejsza niż 450 mm; – wolna przestrzeń wokół elementów sterowania powinna wynosić: – 0 mm przy sterowaniu przyciskiem; – min. 25 mm przy sile sterowania 80÷150 N; – min 50 mm przy sile sterowania powyżej 150 N; – odległość pierwszego stopnia schodka od podłoża max 550 mm;

		<ul style="list-style-type: none"> - odległość pomiędzy stopniami max 300 mm; - szerokość stopni min. 250 mm; - głębokość stopni min 150 mm; - wolna przestrzeń pomiędzy stopniami min. 120 mm; - powierzchnia stopnia antypoślizgowa.
--	--	---

18.1.

Wały odbioru mocy

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 86/297/EWG
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	<p>Muszą być spełnione wymagania dotyczące WOM i jego osłony wymienione w pkt 4 i 5 załącznika nr I do dyrektywy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kierunek obrotów WOM powinien być zgodny z ruchem wskazówek zegara, patrząc na urządzenie, będąc zwróconym w kierunku jazdy ciągnika : - ciągnik powinien być wyposażony w urządzenie wskazujące prędkość obrotową WOM ; - osłona WOM powinna być nieobrotowa; - średnica otworu na osłonie dla mocowania łańcucha zabezpieczającego osłonę wału przegubowo-teleskopowego przed obracaniem min 16,0 mm - odległość otworu na osłonie dla mocowania łańcucha zabezpieczającego osłonę wału przegubowo-teleskopowego przed obracaniem od krawędzi osłony max 16,5 mm; - nie może nastąpić odkształcenie górnej części osłony po przyłożeniu siły 120N; - jeśli nie ma osłony WOM to jej funkcję powinien spełnić element konstrukcyjny ciągnika.

19.1.

Konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu montowana z tyłu (ciągniki o wąskim rozstawie kół)

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 86/298/EWG
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₂ , C
3.	Wymagania techniczne	<p>Muszą być spełnione wymagania dotyczące konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu według:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dyrektywy 86/298/EWG lub Kodu OECD: Kod 7, lub normy PN-ISO 5700. <p>Przedstawione do wglądu wyniki badań konstrukcji zabezpieczającej (test, certyfikat lub świadectwo homologacji) powinny także zawierać wyniki badań zamocowania pasów bezpieczeństwa.</p> <p>Tabliczka identyfikacyjna konstrukcji powinna zawierać:</p> <ul style="list-style-type: none"> - znak towarowy lub nazwę handlową producenta, - znak homologacji lub testu OECD lub certyfikatu na zgodność z normą ISO. - numer seryjny konstrukcji, - marka i typy ciągników, dla których przeznaczona jest konstrukcja zabezpieczająca.

20.1.

Instalacja urządzeń sterowania i kontroli

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 86/415/EWG
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Urządzenia sterowania i kontroli powinny być identyfikowalne i zapewniać bezpieczne sterowanie urządzeniami stanowiącymi wyposażenie ciągnika – zgodnie z wymaganiami załączników nr I i II do dyrektywy.

21.1.

Konstrukcja zabezpieczająca przy przewróceniu montowana z przodu (ciągniki o wąskim rozstawie kół)

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 87/402/EWG
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₂ , C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania dotyczące konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu według: – dyrektywy 87/402/EWG lub Kodu OECD Kod 6, lub normy PN-ISO 5700. Przedstawione do wglądu wyniki badań konstrukcji zabezpieczającej (test, certyfikat lub świadectwo homologacji) powinny także zawierać wyniki badań zamocowania pasów bezpieczeństwa. Tabliczka identyfikacyjna konstrukcji powinna zawierać: – znak towarowy lub nazwę handlową producenta; – znak homologacji lub testu OECD lub certyfikatu na zgodność z normą ISO; – numer seryjny konstrukcji; – marka i typy ciągników, dla których przeznaczona jest konstrukcja zabezpieczająca.

22.1.

Wymiary i masy

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/144/WE Dyrektywa 97/27/WE ⁴⁾ Dyrektywa 96/53/WE Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951 i 1720)
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C, R
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania dotyczące wymiarów zewnętrznych ciągnika oraz maksymalnych mas ciągniętych. – Wymiary zewnętrzne ciągnika nie mogą przekraczać wartości: – długość – max 12000 mm; – szerokość – max 2550 mm; – wysokość – max 4000 mm; – Maksymalna dopuszczalna masa przyczepy ciągniętej przez ciągnik nie może przekraczać: – bez hamulców: – 1500 kg przyczepy będącej środkiem transportu oraz – 3000 kg przyczepy będącej maszyną przystosowaną do poruszania się po drodze; – z hamulcem bezwładnościowym (najazdowym) – 5000 kg; – z hamulcem niezależnym od hamulca pojazdu ciągnącego – 5000 kg; – z hamulcem pneumatycznym lub hydraulicznym – wartości określonej przez właściciela (lub producenta).

22.2.

Szyby

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/144/WE Dyrektywa 92/22/EWG ⁴⁾ Regulamin EKG ONZ nr 43
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania dotyczące zastosowanych w ciągniku szyb. Wszystkie szyby powinny posiadać oznakowanie homologacyjne.

22.3

Regulator prędkości

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/144/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	W przypadku przekroczenia prędkości konstrukcyjnej ciągnik powinien być wyposażony w regulator prędkości ograniczający prędkość zgodnie pkt 1 załącznika nr II do dyrektywy.

22.4.1.

Ochrona części napędowych

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/144/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania pkt. 2.3. załącznika nr II do dyrektywy dotyczące zastosowanych w ciągniku osłon części niebezpiecznych i kół. Ocena zabezpieczeń zastosowanych w ciągniku musi być pozytywna.

22.4.2.

Dodatkowe wymogi bezpieczeństwa

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/144/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania pkt 3 załącznika nr II do dyrektywy dotyczące konstrukcji zabezpieczającej przed spadającymi przedmiotami (FOPS – według wymagań kodu 10 OECD), konstrukcji zabezpieczającej operatorów przed elementami penetrującymi (OPS – zabezpieczeń wymagań normy ISO 8084:2003) zabezpieczeń zapobiegania kontaktowi z substancjami niebezpiecznymi (według wymagań normy EN 15695-1:2009). Ocena zabezpieczeń zastosowanych w ciągniku musi być pozytywna.

22.4.3.

Instrukcja obsługi

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/144/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania pkt 4 załącznika nr II do dyrektywy dotyczące instrukcji obsługi (według wymagań normy ISO 3600:1996 z wyjątkiem pkt. 4.3. dotyczącego oznakowania maszyn). Ocena instrukcji obsługi musi być pozytywna.

22.5.

Urządzenia sprzęgające/sprzężenie mechaniczne

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/144/WE <i>Dyrektywa 94/20/WE⁴⁾</i> lub regulamin EKG ONZ nr 55
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C, R
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania dotyczące zastosowanych w ciągniku urządzeń sprzęgających: – obciążenie pionowe i poziome urządzeń sprzęgających nie mogą naruszać zgodności obciążenia poszczególnych osi oraz – nie przekraczać wartości określonych dla urządzenia sprzęgającego zgodnie z jego świadectwem homologacji (lub wartości zawartych na ich tabliczce znamionowej); – maksymalne statyczne obciążenie pionowe urządzenia sprzęgającego nie może przekraczać 3000 kg.

22.6.

Tabliczki znamionowe

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/144/WE <i>Dyrektywa 76/114/EWG⁴⁾</i> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951 i 1720).

2.	Kategoria pojazdu *)	T, C, R
3.	Wymagania techniczne	<p>Muszą być spełnione wymagania dotyczące tabliczki znamionowej oraz numeru identyfikacyjnego na ciągniku:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tabliczka powinna być przymocowana w dobrze widocznym i łatwo dostępnym miejscu na części, która nie jest wymieniana w normalnych warunkach w trakcie eksploatacji; - wysokość znaków (liter i cyfr) w numerze identyfikacyjnym min 4 mm; - wysokość znaków (liter i cyfr) numeru identyfikacyjnego umieszczonego bezpośrednio na konstrukcji ciągnika min. 7 mm; - tabliczka powinna zawierać (z wyjątkiem tabliczki zastępczej): <ul style="list-style-type: none"> - nazwę producenta; - typ ciągnika (również wersję, jeśli jest taka potrzeba); - numer świadectwa homologacji typu (jeśli takie posiadał ciągnik); - numer identyfikacyjny ciągnika; - min i max wartości dopuszczalnej masy obciążonego ciągnika (w zależności od możliwych rodzajów opon jeśli są przewidywane); - dopuszczalne obciążenie osi (w zależności od możliwych rodzajów opon jeśli są przewidywane) – osi przedniej; <ul style="list-style-type: none"> - osi tylnej; - technicznie dopuszczalne masy ciągnięte; <ul style="list-style-type: none"> - bez hamulców; - z hamulcem inercyjnym – bezwładnościowym (najazdowym); - z hamulcem niezależnym od pojazdu ciągnącego (uruchamianym z miejsca kierowcy); - z hamulcem uruchamianym jednym ruchem z hamulcem roboczym ciągnika (np. z hamulcem hydraulicznym, pneumatycznym).

22.7.

Złącze hamulca przyczepy

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/144/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C, R
3.	Wymagania techniczne	<p>Muszą być spełnione wymagania załącznika nr IV do dyrektywy dotyczące urządzeń sterowania hamulcami przyczep:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Złącza powinny być zgodne z: <ul style="list-style-type: none"> - ISO 1728:1980 – dla pneumatycznych dwuprzewodowych układów; - PN-91/R-36140:1992 – opcjonalnie dla pneumatycznych jednoprzewodowych Układów; - ISO 5676:1983 dla hydraulicznych jednoprzewodowych układów; - ciśnienie na złączu zasilającym (dla instalacji 2-przewodowej) 0,65÷0,8 MPa; - ciśnienie na złączu sterującym (dla instalacji 2-przewodowej); <ul style="list-style-type: none"> - 0 MPa – urządzenie w pozycji spoczynkowej; - 0,65÷0,8 MPa – urządzenie w pozycji roboczej; - ciśnienie na złączu sterująco-zasilającym (dla instalacji jednoprzewodowej pneumatycznej) 0,58 ÷ 0,63 MPa; - ciśnienie na złączu hydraulicznego układu hamulcowego przyczep 10 ÷ 15 MPa.

23.1.

Emisja zanieczyszczeń

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2000/25/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	<p>Muszą być spełnione wymagania dopuszczalnych wartości dotyczące emisji zanieczyszczeń silnika ciągnika odpowiednio dla kategorii mocy silnika (według daty produkcji/rejestracji ciągnika). Ocenę należy przeprowadzić na podstawie analizy informacji zawartych na tabliczce znamionowej silnika.</p>

24.1.

Opony

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 106 lub katalog producenta ogumienia
2.	Kategoria pojazdu *)	T, C
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania dotyczące nośności.

26.1.

Zamocowanie pasów bezpieczeństwa

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 76/115/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	Pojazdy kategorii T ₁ , T ₂ , T ₃ , T ₅ , C
3.	Wymagania techniczne	Minimalna liczba punktów mocowania wymagana w odniesieniu do ciągników kategorii T ₁ , T ₂ , T ₃ wynosi 2, ustanowiona w załączniku nr I dodatek 1 do dyrektywy dla miejsc środkowych z przodu pojazdu kategorii N ₃ . Badania obciążenia ustanowione w pkt 5.4.3. i 5.4.4. załącznika nr I do tej dyrektywy w odniesieniu do pojazdów kategorii N ₃ stosuje się do wymienionych kategorii ciągników.

27.1.

Pasy bezpieczeństwa

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 77/541/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₅
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania dotyczące oznakowania homologacyjnego.

28.1.

Bieg wsteczny i prędkościomierz

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 75/443/EWG⁴⁾</i> <i>Dyrektywa 2009/60/WE</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₅
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania opisane w załącznikach do dyrektyw.

29.1.

Oslony przeciwrozbryzowe

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 91/226/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₅
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania opisane w załączniku do dyrektywy.

30.1.

Urządzenia ograniczające prędkość

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 92/24/EWG⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₅
3.	Wymagania techniczne	Sprawdzenie prędkości na odcinku pomiarowym.

32.1.

Ochrona boczna

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 89/297/EWG⁽⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	T ₅
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania opisane w załączniku. Pojazd powinien być tak skonstruowany, aby jego boczne zabezpieczenie zapewniało wystarczającą wytrzymałość oraz spełniało wymagania pkt 2 oraz pkt 4 załącznika do dyrektywy z wyłączeniem pkt 2.8. i z zachowaniem odstępstw zgodnie z pkt 3.

56

Pojazdy przeznaczone do przewozu towarów niebezpiecznych

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	<i>Dyrektywa 98/91/WE⁽⁴⁾</i>
2.	Kategoria pojazdu *)	R
3.	Wymagania techniczne	Muszą być spełnione wymagania opisane w załączniku do dyrektywy.

CZEŚĆ III: Pojazdy kategorii L:

Tabela nr 1:

Pkt	Przedmiot	Akt prawny	Zastosowanie dla kategorii pojazdu: L
1	Marka	Dyrektywa 2002/24/WE	B
2	Typ/wariant/wersja		B
3	Nazwa i adres producenta pojazdu		B
4	Nazwa i adres upoważnionego przedstawiciela producenta, jeśli występuje		B
5	Kategoria pojazdu		B
6	Ilość kół i ich położenie w przypadku pojazdu trójkołowego		B
7	Obrys ramy		B
8	Nazwa i adres producenta silnika (jeśli inny od producenta pojazdu)		B
9	Marka i opis silnika		B
10	Typ zapłonu silnika		B
11	Cykl pracy silnika		B
12	Rodzaj chłodzenia silnika		B
13	Rodzaj smarowania silnika		B
14	Ilość i usytuowanie cylindrów (również w przypadku silnika z tłokiem obrotowym) silnika		B
15	Średnica, skok, pojemność skokowa cylindra lub pojemność komory spalania (również w przypadku silnika z tłokiem obrotowym) silnika		B
16	Pełny schemat układu dolotowego silnika		B
17	Stopień sprężania silnika		B
18	Maksymalny moment obrotowy i maksymalna moc użyteczna silnika	Dyrektywa 95/1/WE	A
19	Środki zabezpieczające motorowery i motocykle	Dyrektywa 97/24/WE(C7)	A
20	Zbiornik paliwa	Dyrektywa 97/24/WE(C6)	A
21	Akumulator(y) trakcyjny(e)	Dyrektywa 2002/24/WE	B
22	Gaźnik lub inny układ zasilania paliwem (marka i typ)		B
23	Układ elektryczny (napięcie znamionowe)		B
24	Prądnica (typ i maksymalna moc wyjściowa)		B

25	Maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu	Dyrektywa 95/1/WE	A
26	Masy i wymiary	Dyrektywa 93/93/EWG	A
27	Urządzenia spinające z przyczepą	Dyrektywa 97/24/WE(C10)	A
28	Środki przeciw zanieczyszczeniu powietrza	Dyrektywa 97/24/WE(C5)	A
29	Opony	Dyrektywa 97/24/WE(C1)	A
30	Układ napędowy	Dyrektywa 2002/24/WE	B
31	Układ hamulcowy	Dyrektywa 93/14/EWG	A
32	Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej	<i>Dyrektywa 93/92/EWG⁷⁾</i>	A
33	Urządzenia oświetleniowe i sygnalizacji świetlnej	Dyrektywa 97/24/WE(C2)	C
34	Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze	Dyrektywa 93/30/EWG	A
35	Położenia miejsca na zamocowanie tylnej tablicy rejestracyjnej	<i>Dyrektywa 93/94/WE⁸⁾</i>	A
36	Kompatybilność elektromagnetyczna	Dyrektywa 97/24/WE(C8)	A
37	Poziom głośności i układ wydechowy	Dyrektywa 97/24/WE(C9)	A
38	Lusterka wsteczne	Dyrektywa 97/24/WE(C4)	A
39	Części wystające	Dyrektywa 97/24/WE(C3)	A
40	Podpórka (z wyjątkiem pojazdów mających trzy lub więcej kół)	<i>Dyrektywa 93/31/EWG⁹⁾</i>	A
41	Urządzenie zabezpieczające przed niedozwolonym użyciem pojazdu	Dyrektywa 93/33/EWG	A
42	Szyby; wycieraczki szyby przedniej; spryskiwacze szyby przedniej; urządzenia do odmrażania i odraszania motorowerów trójkołowych, motocykli trójkołowych i pojazdów samochodowych czterokołowych z nadwoziem	Dyrektywa 97/24/WE(C12)	A

⁷⁾ Uchylona z dniem 1 stycznia 2010 r. na podstawie art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/67/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie instalacji urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej w dwu- lub trzy kołowych pojazdach silnikowych (Dz. Urz. UE L 222 z 25.08.2009, str. 1, z późn. zm.) (Tekst mający znaczenie dla EOG); odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/67/WE zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku VIII do tej dyrektywy.

⁸⁾ Uchylona z dniem 1 stycznia 2010 r. na podstawie art. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/62/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie miejsca montażu tylnej tablicy rejestracyjnej dwu- i trzykołowych pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L 198 z 30.07.2009, str. 20, z późn. zm.) (Tekst mający znaczenie dla EOG); odniesienia do uchylonej dyrektywy traktuje się jak odniesienia do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/62/WE zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku III do tej dyrektywy.

⁹⁾ Uchylona z dniem 1 stycznia 2010 r. na podstawie art. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/78/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie podpórek dwukołowych pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L 231 z 03.09.2009, str. 8) (Tekst mający znaczenie dla EOG); odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odesłania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/78/ WE zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku III do tej dyrektywy.

43	Uchwyt dla pasażera w pojazdach dwukołowych	Dyrektywa 93/32/EWG ¹⁰⁾	A
44	Punkty zamocowania pasów bezpieczeństwa i pasy bezpieczeństwa	Dyrektywa 97/24/EWG (C11)	A
45	Prędkościomierz	Dyrektywa 2000/7/WE	A
46	Identyfikacja urządzeń sterujących, lampek kontrolnych i wskaźników	Dyrektywa 93/29/EWG ¹¹⁾	A
47	Oznakowanie znamionowe (treść, położenie i sposób mocowania)	Dyrektywa 93/34/EWG ¹²⁾	A

Objaśnienia:

A – uznaje się wydane świadectwo homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części lub sprawozdanie z badań wydane przez jednostkę uprawnioną. W przypadku jego braku lub w przypadku dokonania zmiany w pojeździe kompletnym, o której mowa w § 2 pkt 2 rozporządzenia, lub zabudowy na pojeździe niekompletnym, o której mowa w § 2 pkt 1 rozporządzenia, wymagana jest ocena bezpośrednia polegająca na uproszczonym, nieniszczącym badaniu zgodnie z wymaganiami zawartymi w opisie szczegółowym Części III Tabeli nr 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia, według pozycji o numerze odpowiadającym poszczególnym zagadnieniom wymienionym w kolumnie 1 Tabeli nr 1.

B – wymagane jest oświadczenie wnioskodawcy dotyczące zgodności pojazdu z danymi producenta w tym zakresie. Jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego weryfikuje dane przedstawione w oświadczeniu.

C – homologowany przedmiot wyposażenia lub część lub sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednich wymagań (jeżeli dotyczy).

¹⁰⁾ Uchylona z dniem 1 stycznia 2010 r. na podstawie art. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/79/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie uchwytów ręcznych dla pasażerów dwukołowych pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L 201 z 01.08.2009, str. 29) (Tekst mający znaczenie dla EOG); odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odesłania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/79/WE zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku III do tej dyrektywy.

¹¹⁾ Uchylona z dniem 1 stycznia 2010 r. na podstawie art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/80/WE z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie identyfikacji urządzeń do sterowania i kontroli, urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźników pojazdów silnikowych dwu- i trzykołowych (Dz. Urz. UE L 202 z 04.08.2009, str. 16) (Tekst mający znaczenie dla EOG); odesłania do uchylonej dyrektywy traktuje się jako odesłania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/80/WE zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku IV do tej dyrektywy.

¹²⁾ Uchylona z dniem 1 czerwca 2010 r. na podstawie art. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/139/WE z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie ustawowych oznaczeń dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych (Dz. Urz. UE L 322 z 09.12.2009, str. 3) (Tekst mający znaczenie dla EOG); odesłania do uchylonej dyrektywy odczytuje się jako odesłania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2009/139/WE zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku III do tej dyrektywy.

Tabela nr 2:

18

Maksymalny moment obrotowy i maksymalna moc użyteczna silnika

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 95/1/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	Art. 1 dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	1. Wnioskodawca przedkłada oświadczenie wydane przez producenta, określające maksymalny moment obrotowy i moc maksymalną silnika w kW oraz odpowiadające im prędkości obrotowe silnika w obrotach na minutę. 2. Można również odwołać się do wykresów momentu i mocy silnika zawierającego te same informacje.

19

Środki zabezpieczające motorowery i motocykle

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 97/24/WE rozdział 7
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien spełniać wymagania określone w pkt 1-3 załącznika do dyrektywy, aby zminimalizować możliwość ingerencji w jego układ napędowy, która w wyniku np. zwiększenia osiągnięć pojazdu, może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne.

20

Zbiornik paliwa

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 97/24/WE rozdział 6 załącznik nr I pkt 1.
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowany zbiornik paliwa lub zgodność powinna być wykazana w sprawozdaniu z badań wydanym przez jednostkę uprawnioną. Zbiornik powinien spełniać wymagania dyrektywy dotyczące mocowania i wykonania, według pkt 1 i 2.

25

Maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 95/1/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Uznaje się maksymalną prędkość konstrukcyjną na podstawie deklaracji producenta pojazdu.

26

Masy i wymiary

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 93/93/EWG
2.	Kategoria pojazdu *)	L – Załącznik do dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien spełniać wymagania załącznika do dyrektywy.

27

Urządzenia do sprzęgania przyczep dwukołowych i trójkołowych pojazdów silnikowych

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 97/24/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być tak skonstruowany, aby urządzenie sprzęgające spełniło wymagania załącznika nr 1 do dyrektywy

28

Środki przeciw zanieczyszczaniu powietrza

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 97/24/WE Rozdział 5
2.	Kategoria pojazdu *)	Art. 1 dyrektywy
3.	Wymagania techniczne	<p>MOTOROWERY Emisja z układu wydechowego:</p> <p>a) Wykonuje się badanie typu I zgodnie z pkt 2.2.1.1. załącznika nr I rozdziału 5 dyrektywy. Stosuje się wartości graniczne określone w pkt 2.2.1.3. załącznika nr I rozdziału 5 dyrektywy.</p> <p>b) Motorower nie musi wykazywać przejechanych 250 km, jak określono w pkt 3.1.1. dodatku 1 do załącznika nr I rozdziału 5 dyrektywy</p> <p>Emisja tlenku węgla i węglowodorów na biegu jałowym: Wykonuje się badanie typu II zgodnie z pkt 2.2.1.2. załącznika nr I rozdziału 5 dyrektywy.</p> <p>MOTOCYKLE i MOTOROWERY TRÓJKOŁOWE Emisja z układu wydechowego:</p> <p>a) Wykonuje się badanie typu I zgodnie z pkt 2.2.1.1. załącznika nr II rozdziału 5 dyrektywy. Stosuje się wartości graniczne określone w tabelach nr I i nr II załącznika nr II rozdziału 5 dyrektywy.</p> <p>b) Motocykl lub motorower trójkołowy nie musi wykazywać przejechanych 1000 km, jak określono w pkt 3.1.1. dodatku 1 do załącznika nr II rozdziału 5 dyrektywy.</p> <p>Emisja tlenku węgla i węglowodorów na biegu jałowym: Wykonuje się badanie typu II zgodnie z pkt 2.2.1.2. załącznika nr II rozdziału 5 dyrektywy.</p>

29

Opony

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 97/24/WE Rozdział 1
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w homologowane opony, a ich montaż powinien być zgodny z rozdziałem 1 załącznik nr III do dyrektywy.

31

Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 93/14/EWG
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien spełniać wymagania techniczne dyrektywy lub regulaminu EKG ONZ nr 78.

32

Instalacja urządzeń oświetleniowych i sygnalizacji świetlnej

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2009/67/WE W przypadku pojazdów podkategorii L _{3e} dopuszcza się stosowanie regulaminu EKG ONZ nr 53
2.	Kategoria pojazdu *)	Art. 1 dyrektywy 2009/67/WE Pkt 1 regulaminu EKG ONZ nr 53
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien spełniać wymagania określone w załączniku nr I do dyrektywy 2009/67/WE część B oraz w zależności od podkategorii: Załącznik nr II: motorowery dwukołowe – L _{1e} . Załącznik III: motorowery trzykołowe i lekkie pojazdy czterokołowe – L _{2e} . Załącznik IV: motocykle dwukołowe – L _{3e} . Załącznik V: motocykle z przyczepą boczną – L _{4e} . Załącznik VI: pojazdy trzykołowe i lekkie pojazdy czterokołowe – L _{5e} , stosuje się także do L _{6e} , L _{7e} . Alternatywnie dla podkategorii L _{3e} : – wymagania ogólne: pkt 5 regulaminu EKG ONZ nr 53. – wymagania szczegółowe: pkt 6 regulaminu EKG ONZ nr 53.

34

Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 93/30/EWG
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Urządzenie: Dźwiękowe urządzenie ostrzegawcze musi posiadać homologację typu zgodnie z załącznikiem nr I do dyrektywy z wyłączeniem pojazdów określonych w pkt 2.1. załącznika nr II do dyrektywy lub zgodność tą należy wykazać w sprawozdaniu z badań wydanym przez jednostkę uprawnioną. Montaż w pojeździe: Pojazd powinien spełniać wymagania pkt 2 załącznika nr II do dyrektywy.

35

Położenia miejsca na zamocowanie tylnej tablicy rejestracyjnej

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa Rady 93/94/EWG ^{o)}
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w miejsce do montowania i mocowania tylnej tablicy rejestracyjnej. Miejsce to powinno spełniać wymagania pkt 1, 3–6 załącznika do dyrektywy.

36

Kompatybilność elektromagnetyczna

Lp.	Dotyczy	Przepisy szczegółowe
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 97/24/WE rozdział 8
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Dwukołowe lub trójkołowe pojazdy silnikowe Wyposażenie elektryczne / elektroniczne powinno spełniać wymagania techniczne: – załącznika nr I do dyrektywy lub – załączników nr 7–10 do regulaminu EKG ONZ nr 10. Za równoważne uznaje się wyniki badań na zgodność z wymaganiami normy EN 50498.

37

Poziom głośności i układ wydechowy

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 97/24/WE rozdział 9 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951 i 1720)
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	<p>Motorowery dwukołowe Badanie pojazdu nieruchomego: Należy potwierdzić spełnianie wymagań określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia poprzez wykonanie badania zgodnie z pkt 2.2. załącznika nr II rozdziału 9 dyrektywy.</p> <p>Motocykle Badanie pojazdu nieruchomego: Należy potwierdzić spełnianie wymagań określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia poprzez wykonanie badania zgodnie z pkt 2.2. załącznika nr III rozdziału 9 dyrektywy.</p> <p>Motorowery trzykołowe lub trójkołowce Badanie pojazdu nieruchomego: Należy potwierdzić spełnienie wymagań określonych w załączniku 1 do rozporządzenia poprzez wykonanie badania zgodnie z pkt 2.3. załącznika nr IV rozdziału 9 dyrektywy.</p>

38

Lusterka wsteczne

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Regulamin EKG ONZ nr 46 Regulamin EKG ONZ nr 81
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	<p>Pojazd powinien posiadać homologowane urządzenia widzenia pośredniego oraz ich minimalna liczba i sposób montażu powinny być zgodne z wymaganiami pkt 15.2.1.1.3., pkt 15.2.1.1.4., pkt 15.2.2.1. i pkt 15.2.2.9. regulaminu EKG ONZ nr 46.</p> <p>Pole widzenia powinno umożliwiać kierowcy widzenie obszaru opisanego w pkt 15.2.4.7. w przypadku lusterka klasy VII.</p> <p>Pojazd powinien posiadać homologowane urządzenia widzenia pośredniego oraz powinny one być zainstalowane zgodnie z wymaganiami pkt 16.1.1., pkt 16.1.2., pkt 16.2.2., pkt 16.3.1. i pkt 16.4.1. regulaminu EKG ONZ nr 81</p>

39

Części wystające

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczegółowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 97/24/WE rozdział 3
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Pojazd dwu- i trójkołowy niezabudowany lub zabudowany powinien być tak skonstruowany, aby spełniał wymagania określone w rozdziale 3 dyrektywy.

40

Podpórka

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 93/31/EWG ⁹⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być skonstruowany tak, aby spełniał wymagania pkt 2 i 3 załącznika nr I do dyrektywy.

41

Urządzenia zabezpieczające dwu- lub trzykołowe pojazdy silnikowe przed bezprawnym użyciem

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 93/33/EWG
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Dwukołowe pojazdy silnikowe z przyczepką boczną lub bez niej oraz trzykołowe pojazdy silnikowe. 1. Wyposażenie zabezpieczające ww. pojazdy przed bezprawnym użyciem powinno spełniać wymagania techniczne według: – punktów 3 i 4 dyrektywy lub, – załączników nr IV–VI do dyrektywy 74/61/EWG ⁴⁾ . 2. Urządzenie zabezpieczające ww. pojazdy przed bezprawnym użyciem powinno być tak skonstruowane, aby po uruchomieniu pojazdu i pracującym silniku nie wystąpiło prawdopodobieństwo przypadkowego zablokowania, co mogłoby stanowić zagrożenie bezpieczeństwa.

42

Okna; wycieraczki szyby przedniej; spryskiwacze szyby przedniej itd.

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa Rady 97/24/WE rozdział 12
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony zgodnie z pkt 2.1. Załącznika nr II do dyrektywy w okna, wycieraczki szyby przedniej oraz spryskiwacze szyby przedniej. Elementy te powinny spełniać wymagania pkt 2.1.1., pkt 2.1.2. i pkt 2.2. załącznika nr II do dyrektywy.

43

Uchwyt dla pasażera w pojazdach dwukołowych

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 93/32/EWG ¹⁰⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być tak skonstruowany, aby uchwyt dla pasażera spełniał wymagania zgodnie z pkt 1 załącznika nr I do dyrektywy.

44

Punkty zamocowania pasów bezpieczeństwa i pasy bezpieczeństwa

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 97/24/WE rozdział 11
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa pojazdu powinny spełniać wymagania dyrektywy w odniesieniu do ich rozmieszczenia i wytrzymałości.

45

Prędkościomierz

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 2000/7/WE
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w prędkościomierz spełniający wymagania pkt 2.1. i pkt 2.2. załącznika do dyrektywy z wyłączeniem wymagań pkt 2.2.3. oraz w uzasadnionych przypadkach należy wykonać badania zgodnie z pkt 2.3. z wyłączeniem pkt 2.3.3. załącznika do dyrektywy.

46

Identyfikacja urządzeń sterujących, lampek kontrolnych i wskaźników

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa 93/29/EWG ¹¹⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w urządzenia sterowania i kontroli urządzeń ostrzegawczych oraz wskaźniki, spełniające wymagania załącznika nr I do dyrektywy.

47

Oznakowanie znamionowe (treść, położenie i sposób mocowania)

Lp.	Dotyczy:	Przepisy szczególowe:
1.	Podstawa prawna	Dyrektywa Rady 93/34/EWG ¹²⁾
2.	Kategoria pojazdu *)	L
3.	Wymagania techniczne	Pojazd powinien być wyposażony w tabliczkę znamionową producenta oraz w numer identyfikacyjny VIN. Tabliczka znamionowa powinna spełniać wymagania pkt 2 i pkt 4.2.2.2 załącznika nr I do dyrektywy. Numer identyfikacyjny VIN powinien spełniać wymagania pkt 3 i pkt 4.2.2.1. załącznika nr I do dyrektywy.

Objaśnienia:

*) Podaje się kategorie pojazdów, których wymaganie dotyczy; w przypadku szczególnego wskazania przepisu dyrektywy/regulaminu/rozporządzenia, dotyczy on wyłączeń/ograniczeń z zakresu obowiązywania tych przepisów dla poszczególnych kategorii pojazdów.

ZAKRES I SPOSÓB PRZEPROWADZANIA BADAŃ POTWIERDZAJĄCYCH SPEŁNIENIE
WARUNKÓW TECHNICZNYCH W CELU DOPUSZCZENIA JEDNOSTKOWEGO POJAZDU

1. OGÓLNE

- 1) W ramach działań w zakresie procedury dopuszczenia jednostkowego jest niezbędna właściwa współpraca między producentem, importerem, właścicielem pojazdu (bądź ich upoważnionym przedstawicielem) a jednostką uprawnioną albo Dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego. Właściwy przepływ informacji dotyczący pojazdu, jego przedmiotów wyposażenia lub części oraz wymiana dokumentów i informacji jest niezbędna dla spełnienia przez pojazd wymagań technicznych określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia.
- 2) Dopuszczenie jednostkowe pojazdu jest udzielane na podstawie aktualnego stanu technicznego pojazdu, w oparciu o wszystkie dostępne świadectwa lub certyfikaty (o ile są dostępne) oraz niezbędne badania i sprawdzenia określone w przepisach zawartych w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. PROCEDURY

1. W przypadku wystąpienia o dopuszczenie jednostkowe pojazdu jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego powinni :

- 1) sprawdzić:
 - a) w przypadku nowego pojazdu, o którym mowa w art. 70zn ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, czy spełnia on wszystkie warunki i wymagania określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia,
 - b) w przypadku nowego pojazdu, o którym mowa w art. 70zn ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, spełnienie warunków i wymagań w odniesieniu wyłącznie do tych przedmiotów wyposażenia lub części w pojeździe, w których wprowadzono zmiany skutkujące zmianą warunków stanowiących podstawę do wydania świadectwa homologacji typu tego pojazdu;
- 2) zweryfikować dostarczone świadectwa homologacji udzielone na wcześniejszych etapach produkcji pojazdu, czy odpowiadają odpowiednim przepisom zawartym w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 3) sprawdzić, czy świadectwa homologacji wydane zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi homologacji są ważne w świetle zawartych w tych przepisach okresów przejściowych, oraz zażądać, w razie potrzeby, ich uzupełnienia;
- 4) upewnić się, odwołując się do dokumentacji, że specyfikacje pojazdu i dane zawarte w dokumencie informacyjnym oraz świadectwach homologacji w odniesieniu do obowiązujących w tym zakresie aktów prawnych są zgodne;
- 5) przeprowadzić niezbędne sprawdzenia w celu zapewnienia, że spełnione są wymagania przewidziane w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 6) zapewnić, aby wszystkie dane były zawarte w dokumencie informacyjnym;
- 7) upewnić się, w odniesieniu do dokumentacji, że opis i dane pojazdu podane w dokumencie informacyjnym lub w świadectwach homologacji dotyczących przedmiotów jego wyposażenia lub części lub innych dokumentach potwierdzają spełnienie odpowiednich wymagań technicznych określonych w przepisach Unii Europejskiej lub regulaminach EKG ONZ;
- 8) przeprowadzić lub spowodować przeprowadzenie sprawdzenia elementów pojazdu oraz przedmiotów jego wyposażenia lub części dla pojazdu, który podlega dopuszczeniu jednostkowemu, w celu sprawdzenia, czy pojazd

jest wykonany zgodnie z odpowiednimi danymi zawartymi w dokumencie informacyjnym w odniesieniu do wymagań zawartych w załączniku nr 1 do rozporządzenia;

- 9) przeprowadzić, w odniesieniu do zespołów, sprawdzenia ich zamocowania;
- 10) przeprowadzić badania w ramach dopuszczenia jednostkowego pojazdu tak, aby nie doprowadzić do uszkodzenia lub zniszczenia pojazdu, jego przedmiotu wyposażenia lub części.

2. W przypadku gdy nie dostarczono świadectwa homologacji potwierdzającego spełnienie warunków zawartych w załączniku nr 1 do rozporządzenia należy:

- 1) przeprowadzić badania i sprawdzenia w tym zakresie;
- 2) sprawdzić, czy pojazd spełnia wymagania techniczne zgodnie z dostarczonym dokumentem informacyjnym i czy spełnia wymagania określone w tabeli nr 2 załącznika nr 1 do rozporządzenia;
- 3) sprawdzić prawidłowość zamontowanych zespołów w pojeździe.

WARUNKI OCENY RÓWNOWAŻNOŚCI WYMAGAŃ ALTERNATYWNYCH W PROCEDURZE DOPUSZCZENIA JEDNOSTKOWEGO POJAZDU

1. OGÓLNI

- 1) W przypadku braku świadectw homologacji potwierdzających spełnienie wymagań technicznych zawartych w przepisach, które określa załącznik nr 1 do rozporządzenia, należy przedstawić wszystkie posiadane dokumenty poświadczające spełnienie alternatywnych wymagań równoważnych dla potwierdzenia spełnienia wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu.
- 2) W przypadku uznania w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu dokumentów innych niż świadectwa homologacji, stanowiących potwierdzenie spełnienia warunków technicznych określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego weryfikuje, czy dokumenty te potwierdzają spełnienie przez pojazd wymagań zapewniających bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz ochronę środowiska.

2. PROCEDURY

1. W przypadku przedstawienia w procedurze ubiegania się o dopuszczenie jednostkowe pojazdu dokumentów, które nie stanowią świadectwa homologacji, jednostka uprawniona albo Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego powinni :

- 1) sprawdzić, czy dostarczone dokumenty odpowiadają przepisom zawartym w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 2) sprawdzić, czy dokumenty wydane zgodnie z przepisami dotyczącymi wymagań zapewniających bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz ochronę środowiska są ważne w świetle zawartych w tych przepisach okresów przejściowych, oraz zażądać, w razie potrzeby, ich uzupełnienia;
- 3) upewnić się, odwołując się do posiadanej dokumentacji, że specyfikacje pojazdu i dane zawarte w przedstawionych dokumentach, w tym w dokumencie informacyjnym, w odniesieniu do obowiązujących w tym zakresie aktów prawnych są zgodne;
- 4) dokonać oceny dostarczonej dokumentacji w zakresie konieczności przeprowadzenia niezbędnych badań;
- 5) porównać dostarczoną dokumentację z dokumentami wymaganymi w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 6) zweryfikować, w odniesieniu do dokonanych badań i sprawdzeń, kompletność danych i informacji zawartych w dokumencie informacyjnym.

2. W przypadku gdy nie jest dostępny żaden dokument potwierdzający spełnienie przepisów zawartych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, należy:

- 1) przeprowadzić badania i sprawdzenia wskazane w tym załączniku;
- 2) sprawdzić, czy pojazd jest zgodny z danymi zawartymi w dokumencie informacyjnym i czy spełnia wymagania równoważne do świadectwa homologacji, a określone w tym załączniku.

WZÓR

DOPUSZCZENIE JEDNOSTKOWE POJAZDU¹⁾

.....
(okrągła pieczęć organu wydającego dopuszczenie jednostkowe pojazdu²⁾)

Strona 1^{*}

Niżej podpisany niniejszym zaświadcza, że pojazd:

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):

0.2. Typ: Wariant: Wersja:

0.2.1. Nazwa handlowa:

0.4. Kategoria pojazdu:

0.5. Nazwa i adres producenta pojazdu:
.....

0.6. Położenie i sposób mocowania tabliczek znamionowych:

Położenie numeru identyfikacyjnego pojazdu:

0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli istnieje):

0.10. Numer identyfikacyjny pojazdu:

przedłożony do dopuszczenia dnia³⁾

przez⁴⁾

otrzymuje dopuszczenie zgodnie z przepisami art. 70 zo ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990).

Na dowód powyższego nadaje się następujący numer dopuszczenia:⁵⁾

Pojazd spełnia wymagania art. 70zs ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990).

(miejsowość)

(podpis⁶⁾)

(data)

Objaśnienia:

¹⁾ Maksymalny format dokumentu: A4 (210 × 297 mm).

²⁾ Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

³⁾ Data złożenia wniosku o wydanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

⁴⁾ Nazwa/imię i nazwisko oraz adres wnioskodawcy.

⁵⁾ Kolejny numer dopuszczenia jednostkowego pojazdu (przykładowo: PL*IVA*0001, gdzie: PL oznacza kraj, w którym wydano dopuszczenie jednostkowe pojazdu, Polska;

IVA oznacza skrót procedury dopuszczenia jednostkowego (individual approval) opartej na art. 24 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) (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1, z późn. zm.);

0001 oznacza kolejny numer dopuszczenia jednostkowego pojazdu, począwszy od cyfr „0001”.

⁶⁾ Podpis oraz imię, nazwisko i stanowisko osoby upoważnionej w imieniu Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do podpisania dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

* Kolejne strony dopuszczenia jednostkowego pojazdu, w zależności od kategorii pojazdu, wypełnia się jedynie w zakresie wymagań zawartych w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

WYKAZ DANYCH I INFORMACJI O POJEŹDZIE NIEZBĘDNYCH
DO REJESTRACJI I EWIDENCJI POJAZDÓW

Lp.	Dane i informacje o pojeździe	Wyszczególnienie
1	Numer świadectwa homologacji pojazdu, o którym mowa w § 2 pkt 2 rozporządzenia Infrastruktury z dnia w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu*	
2	Nazwa i adres producenta pojazdu, o którym mowa w § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia ... w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu	
3	Numer identyfikacyjny pojazdu (VIN)	
4	Model	
5	Rodzaj	
6	Podrodzaj	
7	Przeznaczenie*	
8	Rok produkcji	
9	Masa własna [kg]	
10	Dopuszczalna ładowność [kg]	
11	Największy dopuszczalny nacisk osi [kN]	
12	Dopuszczalna masa całkowita pojazdu [kg]	
13	Dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów [kg]	
14	Maksymalna masa całkowita przyczepy z hamulcem [kg]**	
15	Inne***	

Objaśnienia:

* O ile dotyczy.

** Nie dotyczy ciągnika siodłowego.

*** Dotyczy innych danych i informacji uznanych za istotne przez producenta pojazdu.

WZÓR

WNIOSEK O DOPUSZCZENIE JEDNOSTKOWE POJAZDU

.....
(miejsowość, data)

.....
.....
.....
(imię (imiona) i nazwisko lub nazwa i adres wnioskodawcy) (nazwa i adres organu wydającego dopuszczenie jednostkowe pojazdu)

Wnioskuję o wydanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu dla:

1. Marka oraz typ pojazdu.....
2. Numer sprawozdania z badań potwierdzającego spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu
3. Data wydania sprawozdania
4. Nazwa i adres właściciela/producenta/importera (lub ich upoważnionego przedstawiciela) * pojazdu.....
5. Nazwa i adres producenta pojazdu

Załączniki:

- 1) dokument informacyjny ** sporządzony według wzoru określonego w załączniku nr I do dyrektywy 2007/46/WE¹⁾ albo załączniku nr II do dyrektywy 2002/24/WE²⁾ albo załączniku nr I do dyrektywy 2003/37/WE³⁾;
- 2) sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 3) wykaz danych i informacji o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdów, którego wzór stanowi załącznik nr 5 do rozporządzenia Infrastruktury z dnia w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 4) kopia dowodu wniesienia opłaty za wydanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 5) kopia dowodu własności pojazdu.

.....
(czytelny podpis wnioskodawcy)

Objaśnienia:

* Niepotrzebne skreślić.

** W zależności od kategorii pojazdu wypełniony w zakresie zgodnym z wymaganiami zawartymi w załączniku nr I do rozporządzenia.

¹⁾ dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca 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, z późn. zm.);

²⁾ dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. WE L 124 z 09.05.2002, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 29, str. 399, z późn. zm.);

³⁾ dyrektywa 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylająca dyrektywę 74/150/EWG (Dz. Urz. UE L 171 z 09.07.2003, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 31, str. 311, z późn. zm.).

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu²⁾

Na podstawie art. 70zx ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzory dokumentów związanych z wydaniem świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu.

§ 2. 1. Wzór świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu, zwanego dalej „świadectwem”, określa wzór D załącznika nr VI do 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) (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1, z późn. zm.³⁾).

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie, w zakresie swojej regulacji, wdraża postanowienia 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) (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 4.02.2009, 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 5.12.2009, str. 36, Dz. Urz. UE L 72 z 20.03.2010, str. 17, Dz. Urz. UE L 110 z 1.05.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 53 z 26.02.2011, str. 4, Dz. Urz. UE L 167 z 25.06.2011, str. 1, Dz. Urz. UE L 185 z 15.07.2011, str. 30, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2012, str. 24, Dz. Urz. UE L 126 z 15.05.2012, str. 15, 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 8.03.2013, str. 1, 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 8.03.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 158 z 27.05.2014, str. 131, Dz. Urz. UE L 315 z 1.11.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 9 z 15.01.2015, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 28 z 4.02.2015, 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).

³⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 292 z 31.10.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 35 z 4.02.2009, 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 5.12.2009, str. 36, Dz. Urz. UE L 72 z 20.03.2010, str. 17, Dz. Urz. UE L 110 z 1.05.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 53 z 26.02.2011, str. 4, Dz. Urz. UE L 167 z 25.06.2011, str. 1, Dz. Urz. UE L 185 z 15.07.2011, str. 30, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2012, str. 24, Dz. Urz. UE L 126 z 15.05.2012, str. 15, 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 8.03.2013, str. 1,

2. Wzór wniosku o wydanie świadectwa określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Wzór wniosku o przeprowadzenie badań w celu wydania świadectwa określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. Świadectwo jest opatrzone:

- 1) okrągłą pieczęcią organu udzielającego dopuszczenia indywidualnego;
- 2) oryginalnym podpisem osoby upoważnionej do podpisania dopuszczenia indywidualnego wraz z imienną pieczęcią;
- 3) indywidualnym, niepowtarzalnym numerem świadectwa.

§ 4. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu (Dz. U. poz. 396).

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

WNIOSEK O WYDANIE ŚWIADECTWA DOPUSZCZENIA INDYWIDUALNEGO WE POJAZDU

.....
(miejsowość, data)

.....
.....
.....
(imię (imiona) i nazwisko lub nazwa i adres wnioskodawcy)

.....
.....
.....
(nazwa i adres organu wydającego świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu)

Wnioskuję o wydanie świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu dla:

1. Marka oraz typ pojazdu
2. Numer sprawozdania z badań potwierdzającego spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu
3. Data wydania sprawozdania z badań w celu wydania dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu
4. Imię (imiona) i nazwisko lub nazwa i adres właściciela pojazdu
5. Nazwa i adres producenta pojazdu

Załączniki:

- 1) dokument informacyjny pojazdu sporządzony według wzoru określonego w załączniku nr I do dyrektywy 2007/46/WE*;
- 2) oświadczenie o danych i informacjach o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu, o którym mowa w art. 70s ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990);
- 3) kopie świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części**;
- 4) kopie świadectw homologacji typu EKG ONZ**;
- 5) informacje i instrukcje, określające warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska**;
- 6) sprawozdanie z badań potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu;
- 7) instrukcja obsługi pojazdu**;
- 8) kopia dowodu wniesienia opłaty za wydanie świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu;
- 9) oświadczenie o wpisie do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym***;
- 10) kopia dowodu własności pojazdu.

.....
(czytelny podpis wnioskodawcy)

* Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca 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, z późn. zm.).

** O ile występują.

*** O ile dotyczy.

WZÓR

**WNIOSEK O PRZEPROWADZENIE BADAŃ
W CELU WYDANIA ŚWIADECTWA
DOPUSZCZENIA INDYWIDUALNEGO WE POJAZDU**

.....
(miejsowość, data)

.....
(imię (imiona) i nazwisko lub nazwa i adres wnioskodawcy)

.....
(nazwa i adres jednostki uprawnionej albo Dyrektor
Transportowego Dozoru Technicznego)

Wnioskuję o przeprowadzenie badań w celu dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu:

1. Marka oraz typ pojazdu

2. Nazwa i adres producenta pojazdu

Załączniki:

- 1) dokument informacyjny pojazdu sporządzony według wzoru określonego w załączniku nr I do dyrektywy 2007/46/WE*;
- 2) oświadczenie o danych i informacjach o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdu, o którym mowa w art. 70s ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990);
- 3) kopie świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części**;
- 4) kopie świadectw homologacji typu EKG ONZ**;
- 5) informacje i instrukcje, określające warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska**;
- 6) instrukcja obsługi pojazdu**;
- 7) oświadczenie o wpisie do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym***;
- 8) kopia dowodu własności pojazdu.

.....
(czytelny podpis wnioskodawcy)

* Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca 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, z późn. zm.).

** O ile występują.

*** O ile dotyczy.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu, został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 70zx ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990).

Projektowane rozporządzenie jest konsekwencją zmian przewidzianych w procedowanym obecnie projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr w wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów – UC65), w zakresie podmiotów uprawnionych do wykonywania badań w zakresie dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu. Na mocy projektowanych zmian w ww. projekcie ustawy Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie mógł również przeprowadzać przedmiotowe badania.

Niniejsza zmiana stanowi urzeczywistnienie głosów społeczeństwa. Zwiększenie ilości podmiotów uprawnionych do wykonywania badań spowoduje, iż osoby zainteresowane będą miały do wyboru większą ilość punktów świadczących usługi tego typu, przez co wpłynie to na ekonomikę procedury skutkującej wydaniem dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu. W konsekwencji podmioty zainteresowane będą narażone na mniejsze straty finansowe.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 30 dni od jego ogłoszenia.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie udostępniony na stronach

urzędowego biuletynu teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projektowana regulacja jest zgodna z przepisami prawa Unii Europejskiej.

JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych, na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.
---------------------	--

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

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

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu.						
Niemierzalne		Brak wpływu.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

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

× nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie × nie dotyczy
--	---

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na wskazane obszary.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projekt rozporządzenia wejdzie w życie po upływie 30 dni od jego ogłoszenia.

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

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

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów,
wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich
wydawania²⁾**

Na podstawie art. 81 ust. 20 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych, sposób prowadzenia rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów oraz szczegółowy zakres danych w nim gromadzonych, wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych oraz warunki i tryb ich wydawania.

§ 2. Badania techniczne obejmują swoim zakresem:

- 1) sprawdzenie, czy pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w:
 - a) 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), 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), ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”, lub ustawie z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2017 r. poz. 1221, z późn. zm.³⁾),
 - b) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji, wdraża postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51).

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.

poz. 2022, z 2017 r. poz. 2338 oraz z 2018 r. poz. 855), zwanym dalej „rozporządzeniem o warunkach technicznych”,

- c) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia ... w sprawie szczegółowego sposobu i trybu nadawania i umieszczania w pojazdach numerów nadwozia, podwozia lub ramy, wzoru tabliczki znamionowej zastępczej oraz opłaty z tym związanej (...),
- d) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych (Dz. U. poz. 2355 oraz z 2018 r. poz. 893),
- e) przepisach Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 1119 oraz z 2018 r. poz. 135), zwanej dalej „umową ADR”, jeżeli pojazd jest przystosowany do przewozu tych towarów;

2) ocenę prawidłowości działania pojazdu.

§ 3. Badanie techniczne przeprowadza się po pobraniu z centralnej ewidencji pojazdów danych identyfikujących badany pojazd, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 ustawy, ustaleniu rodzaju badania technicznego pojazdu, sporządzeniu dokumentacji fotograficznej badanego pojazdu oraz uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłat, o których mowa w art. 84 ustawy, z tym że w przypadku:

- 1) o którym mowa w art. 80bc ustawy, pobranie danych z ewidencji może nastąpić po przeprowadzeniu badania;
- 2) okresowego badania technicznego przeprowadzanego po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej pobranie danych następuje po przeprowadzeniu badania i jest poprzedzone wprowadzeniem danych badanego pojazdu, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy;
- 3) badania ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów dopuszcza się pobranie danych z ewidencji oraz wprowadzenie do systemu rejestru badań technicznych danych identyfikacyjnych badanego pojazdu oraz rodzaju badania technicznego pojazdu w dniu wykonania badania.

§ 4. 1. Zakres okresowego badania technicznego pojazdu obejmuje:

- 1) identyfikację pojazdu, w tym:
 - a) sprawdzenie numeru VIN albo numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz ustalenie i porównanie zgodności faktycznych danych pojazdu z danymi w:
 - dowodzie rejestracyjnym,
 - pozwoleniu czasowym, w tym dla pojazdu, o którym mowa w art. 70d ust. 3 ustawy, wraz z kartą pojazdu, o ile została wydana,
 - karcie pojazdu dla pojazdu zarejestrowanego, o ile została wydana, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy,
 - pokwitowaniu, o którym mowa w art. 132 ust. 2 ustawy, łącznie z danymi i informacjami, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 i 13 ustawy,
 - b) sprawdzenie prawidłowości oznaczeń i stanu tablic rejestracyjnych pojazdu; sprawdzenie nie dotyczy badania, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, z wyjątkiem pojazdów zarejestrowanych czasowo na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 2 lit. c ustawy,
 - c) sprawdzenie zgodności z danymi zgromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1, 8–10, 12, 13 oraz 15 ustawy, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy, oraz danych osobowych właściciela, posiadacza lub użytkownika pojazdu;
- 2) sprawdzenie dodatkowego wyposażenia pojazdu;
- 3) sprawdzenie i ocenę prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, w tym sprawdzenie i ocenę:
 - a) stanu technicznego ogumienia, w tym prawidłowości doboru obciążenia, prędkości i przeznaczenia właściwego dla danego typu pojazdu,
 - b) prawidłowości działania, ustawienia i własności świetlnych świateł zewnętrznych, w tym prawidłowość działania urządzeń sygnalizacyjnych,
 - c) stanu technicznego, skuteczności i równomierności działania hamulców,
 - d) prawidłowości działania układu kierowniczego, stanu technicznego jego połączeń oraz wielkości ruchu jałowego koła kierownicy, w tym prawidłowości ustawienia i zamocowania kół jezdnych,
 - e) stanu technicznego zawieszenia,

- f) instalacji elektrycznej,
 - g) stanu technicznego nadwozia, podwozia i ich osprzętu oraz przedmiotów wyposażenia,
 - h) stanu technicznego układu wydechowego – w uzasadnionych przypadkach pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju oraz ocenę stanu technicznego sygnału dźwiękowego,
 - i) emisji zanieczyszczeń gazowych lub zadymienia spalin, jeżeli pojazd jest napędzany silnikiem o spalaniu wewnętrznym;
- 4) sprawdzenie warunków dodatkowych dla pojazdów, określonych w rozporządzeniu o warunkach technicznych, z wyłączeniem pojazdów, o których mowa w § 23 tego rozporządzenia.

2. Łącznie z okresowym badaniem technicznym pojazdu wykonuje się:

- 1) dodatkowe badanie techniczne pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych;
- 2) dodatkowe badanie techniczne autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi, dla którego w dowodzie rejestracyjnym wpisano adnotację „BUS 100 km/h”.

3. W przypadku pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego wykonuje się zakres okresowego badania technicznego pojazdu określony w pkt 0–10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia, stosując warunki techniczne, na podstawie których pojazd został uznany za zabytkowy.

4. W odniesieniu do pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego, z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu, w przypadku badania, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, wykonuje się jedynie zakres okresowego badania technicznego pojazdu określony w dziale Ia załącznika nr 1 do rozporządzenia, pod warunkiem, że pojazd ten jest pojazdem, o którym mowa w:

- 1) art. 81 ust. 4 pkt 2 lit. a ustawy, albo
- 2) art. 81 ust. 4 pkt 2 lit. b ustawy, jeżeli termin ważności badania technicznego określony w dokumentach, o których mowa w tym przepisie, nie jest dłuższy niż termin ważności badania technicznego ustalony na podstawie art. 81 ust. 5–12 ustawy.

5. Szczegółowy sposób badania minimalnego wymaganego pola widzenia w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym) pojazdu kategorii M₁ o rodzaju samochód osobowy

przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu) jest określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

6. Wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek dokonywanej podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia, a wymagania dotyczące kontroli oraz wytyczne dotyczące oceny usterek podczas przeprowadzania dodatkowego badania technicznego określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

7. Stwierdzone w trakcie badania technicznego usterki dzieli się na trzy grupy:

- 1) usterki drobne – usterki techniczne niemające istotnego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochrony środowiska;
- 2) usterki poważne – usterki techniczne mogące naruszać bezpieczeństwo ruchu drogowego i ochrony środowiska;
- 3) usterki niebezpieczne – usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, niezależnie od okoliczności.

8. Wytyczne dotyczące oceny usterek ujawnionych w trakcie przeprowadzania badania technicznego pojazdu zawarto w kolumnie czwartej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 3 do rozporządzenia.

9. W przypadku uznania stanu technicznego za niezadawalający w obrębie kilku usterek, o których mowa w kolumnie trzeciej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 3 do rozporządzenia, a które należą do różnych grup usterek, diagnosta określa wynik badania technicznego na podstawie najbardziej poważnej usterki.

10. W przypadku uznania stanu technicznego za niezadawalający w obrębie kilku usterek, o których mowa w kolumnie trzeciej załącznika nr 1 oraz załącznika nr 3 do rozporządzenia, a które należą do tej samej grupy usterek, diagnosta podejmuje decyzję o zakwalifikowaniu usterek do wyższej grupy usterek, jeżeli ich skumulowany wpływ skutkuje wzrostem zagrożenia powodowanego przez pojazd.

11. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu jest określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

12. Wykonując okresowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, diagnosta wydaje dokument identyfikacyjny pojazdu, który jest załącznikiem do zaświadczenia

o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Wzór dokumentu identyfikacyjnego pojazdu jest określony w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Zakres dodatkowego badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 14 ustawy:

- 1) skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących zespołów i układów, w których stwierdzono usterki wymienione w pokwitowaniu, o którym mowa w art. 132 ust. 2 ustawy, w sposób określony w pkt 0–10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 6–9 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia; w przypadku autobusu wykonuje się zakres okresowego badania technicznego pojazdu określony w pkt 0–10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 8 i 9 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia;
- 2) skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego, który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji 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, układów poduszek powietrznych, układu kierowniczego lub hamulcowego – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących zespołów i układów, w sposób określony w pkt 0–10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 1 oraz odpowiednio pkt 6 i 8 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia;
- 3) skierowanego przez starostę albo na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji – obejmuje ustalenie danych pojazdu określonych przez starostę w skierowaniu lub przez posiadacza pojazdu we wniosku, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia;
- 4) skierowanego przez starostę albo na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym lub innym zdarzeniu lub narusza wymagania ochrony środowiska – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących zespołów i układów, w sposób określony w pkt 0–10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz pkt 1 oraz

odpowiednio pkt 6 i 8 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia; w przypadku pojazdów, w których stwierdzono wyłącznie naruszenie wymagań ochrony środowiska, przeprowadza się tylko czynności określone w pkt 8 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia;

- 5) skierowanego przez starostę albo na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy – obejmuje sprawdzenie, w sposób określony w pkt 0 i 10.6 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia;
- 6) skierowanego przez starostę albo na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu w celu sprawdzenia prawidłowości konstrukcyjnego ograniczenia prędkości jazdy ciągnika rolniczego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, do prędkości 25km/h – obejmuje sprawdzenie, w sposób określony w pkt 0 i 10.3 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia;
- 7) skierowanego przez starostę albo na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu w przypadku, o którym mowa w pkt 1 – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych dotyczących zespołów i układów, w których stwierdzono usterki, w sposób określony w pkt 0–10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 6–9 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia;
- 8) 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 ustawy, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych, dotyczących układów i zespołów, w sposób określony w pkt 0–10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz zakres czynności określonych w pkt 1, pkt 10 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia; oraz w dziale III załącznika nr 3 do rozporządzenia, a także ustalenie nieznanymi lub nowych danych technicznych pojazdu, podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu w sposób określony w dziale II załącznika nr 3 do rozporządzenia, oraz sporządzenie opisu zmian dokonanych w pojeździe, zgodnie z załącznikiem nr 6 do rozporządzenia; nie wymaga się wykonania czynności określonych w pkt 1 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia, jeżeli zmiany konstrukcyjne lub wymiana elementów

- odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska nie mają wpływu na działanie układu kierowniczego oraz ustawienie kół jezdnych;
- 9) który ma być używany jako taksówka – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 3 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia;
 - 10) przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 4 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia;
 - 11) do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 5 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia;
 - 12) odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 6 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia;
 - 13) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze szkody istotnej w rozumieniu art. 2 pkt 10a ustawy, obejmuje sprawdzenie i ocenę stanu technicznego pojazdu oraz spełnienia warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0–6 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 1 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia, odpowiednio do zakresu naprawy;
 - 14) w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego – obejmuje sprawdzenie i ocenę stanu technicznego pojazdu oraz spełnienia warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0–10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 1 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia, odpowiednio do stwierdzonych usterek;
 - 15) 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 – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 7 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia;

16) autobusu, którego dopuszczalna prędkość jazdy na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0, 9.1–9.5 i 9.7–9.9 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 8 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia;

17) wyposażonego w blokadę alkoholową – obejmuje sprawdzenie i ocenę spełnienia dodatkowych warunków technicznych, w sposób określony w pkt 0 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz w pkt 9 działu I załącznika nr 3 do rozporządzenia.

2. Zakres, o którym mowa w ust. 1 obejmuje także identyfikację pojazdu, o której mowa w § 4 ust. 1 pkt 1.

3. Wzór opisu zmian dokonanych w pojeździe jest określony w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

4. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, jest określony w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Po wykonaniu dodatkowego badania technicznego pojazdu, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 12 oraz w pkt 9.1.2.3 umowy ADR, dla którego umowa ADR wymaga wydania świadectwa dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych, diagnosta wykonujący badanie techniczne pojazdu wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym pojazdu przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych. Wzór oraz sposób wypełnienia zaświadczenia o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym pojazdu przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

2. Wykonanie dodatkowego badania technicznego pojazdu nie wpływa na termin następnego okresowego badania technicznego pojazdu.

3. W przypadku dodatkowego badania technicznego pojazdu po zmianie rodzaju, przeznaczenia lub masy pojazdu, dla których zgodnie z ustawą następuje zmiana terminu

kolejnego okresowego badania technicznego pojazdu, diagnosta określa termin następnego okresowego badania technicznego pojazdu.

4. Po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego pojazdu diagnosta niezwłocznie dokonuje wpisu wyniku tego badania do rejestru badań technicznych pojazdów, zwanego dalej „rejestrem”, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów z wyłączeniem przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, a także dokonuje wpisu terminu następnego badania technicznego do dowodu rejestracyjnego pojazdu, o ile jest dostępny, oraz wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

5. W przypadku, o którym mowa w art. 80bc ustawy, diagnosta po odzyskaniu połączenia z centralną ewidencją pojazdów pobiera dane, weryfikuje je i wprowadza nowe dane do centralnej ewidencji pojazdów, z wyjątkiem danych o pojazdach, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy. Diagnosta wprowadza do ewidencji dodatkowe oznaczenie informujące, że badanie wykonane zostało w trybie awaryjnym oraz wprowadza datę wykonania badania technicznego.

§ 7. 1. Rejestr prowadzi podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Rejestr jest prowadzony z wykorzystaniem systemu informatycznego.

2. W rejestrze zamieszcza się dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Zakres danych gromadzonych w rejestrze związanych z dopuszczeniem pojazdów do ruchu jest określony w załączniku nr 9 do rozporządzenia.

3. W rejestrze zamieszcza się, poza danymi i informacjami określonymi w ust. 2, dane dotyczące badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych.

4. Dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezwłocznie po ich wykonaniu zamieszcza się w rejestrze i przechowuje w nim przez okres 12 miesięcy. Po upływie tego okresu dane i informacje archiwizuje się na nośniku informatycznym i przechowuje przez okres 5 lat.

5. Dane identyfikacyjne pojazdu po porównaniu stanu faktycznego z danymi zawartymi w dowodzie rejestracyjnym pojazdu lub odpowiadającym mu dokumencie niezwłocznie zamieszcza się w rejestrze.

§ 8. 1. W przypadku gdy w pojeździe nie stwierdzono żadnych usterek lub stwierdzono usterki drobne, diagnosta określa wynik badania technicznego pojazdu jako pozytywny i:

- 1) wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu oraz w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, wydaje dokument identyfikacyjny pojazdu;
- 2) informuje posiadacza pojazdu o rodzaju stwierdzonych usterek drobnych i konieczności ich usunięcia, zamieszczając stosowane adnotacje w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

2. W przypadku gdy w pojeździe stwierdzono usterki poważne, diagnosta zamieszcza wpis o nich w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i określa wynik badania technicznego jako negatywny. Diagnosta informuje posiadacza pojazdu o konieczności przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, o którym mowa ust. 6.

3. W przypadku gdy w pojeździe stwierdzono usterki niebezpieczne, diagnosta zamieszcza wpis o nich w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu i określa wynik badania technicznego jako negatywny. Diagnosta zatrzymuje dowód rejestracyjny i w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu dokonuje wpisu „zatrzymano dowód rejestracyjny nr...”, z zastrzeżeniem ust. 5. Podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie trzech dni, przesyła zatrzymany dowód rejestracyjny do organu rejestrującego właściwego ze względu na miejsce rejestracji, wraz z kopią zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

4. W przypadku gdy wynik badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, jest negatywny, diagnosta, wydając zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem negatywnym, po stwierdzeniu, że usterki stwarzają bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub środowiska lub cechy identyfikacyjne pojazdu są niezgodne z danymi zawartymi w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie, zwraca dowód rejestracyjny posiadaczowi pojazdu.

5. W przypadkach określonych w art. 132 ust. 4 ustawy diagnosta określa w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu warunki używania pojazdu wynikające z negatywnego wyniku tego badania technicznego, a w szczególności określa ograniczenia w zakresie przewozu pasażerów, ładunków, ciągnięcia przyczepy lub jazdy w okresie niedostatecznej widoczności.

6. Badania technicznego pojazdu polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, w którym stwierdzono usterki, dokonuje się w zakresie ich usunięcia, jeżeli w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia badania sprawdzenia dokonuje stacja, w której te usterki stwierdzono. Po wykonaniu badania polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów diagnosta, po stwierdzeniu, że wszystkie usterki poważne oraz usterki niebezpieczne zostały usunięte, wpisuje do dowodu rejestracyjnego kolejny termin okresowego badania technicznego. Termin ten jest liczony, począwszy od daty przeprowadzenia badania, w którym stwierdzono te usterki.

7. W przypadku badania technicznego pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym, o którym mowa w art. 81 ust. 16 ustawy, diagnosta w rejestrze oraz w zaświadczeniu zamieszcza informację o dopuszczeniu urządzenia technicznego do eksploatacji, podając numer i datę wydania protokołu oraz decyzji dopuszczającej urządzenie do eksploatacji wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego. Dla zbiorników gazu LPG, dla których nie określono numeru protokołu lub numeru decyzji wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego, zamieszcza się numer zbiornika oraz datę ważności decyzji wydanej przez ten organ.

8. W przypadku gdy badaniu technicznemu podlega pojazd silnikowy, o którym mowa w art. 71 ust. 4 i 4a ustawy, diagnosta po wykonaniu dodatkowego badania technicznego pojazdu zamieszcza w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wpis o spełnieniu przez pojazd warunków technicznych dotyczących przystosowania do ciągnięcia przyczepy oraz dokonuje w prowadzonym rejestrze adnotacji o treści „HAK”.

9. Na wniosek posiadacza pojazdu diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów wydaje na podstawie rejestru duplikat zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

10. Na wniosek posiadacza pojazdu, w przypadkach gdy istnieje taka możliwość, wydawany jest mu wydruk potwierdzający wynik pomiarów wykonanych podczas badania technicznego.

§ 9. Jeżeli badanie techniczne przeprowadzone na wniosek posiadacza pojazdu dotyczy pojazdu wymienionego w art. 132 ust. 5 ustawy, diagnosta po wykonaniu badania technicznego pojazdu wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

§ 10. Wpisy w dokumentach, o których mowa w rozporządzeniu, powinny być potwierdzone pieczętą stacji kontroli pojazdów, datą, podpisem diagnosty wykonującego badanie techniczne pojazdu oraz pieczętą diagnosty.

§ 11. W przypadku popełnienia oczywistej omyłki w:

- 1) wydanym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, która przeprowadziła badanie techniczne pojazdu, prostuje ją w rejestrze, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów oraz wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu;
- 2) dokonany wpis w dowodzie rejestracyjnym, diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, która przeprowadziła badanie techniczne pojazdu, prostuje ją w rejestrze, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów oraz skreśla omyłkowy wpis i podaje właściwą informację w nowej rubryce w dowodzie rejestracyjnym; nowy wpis powinien być opatrzony datą, podpisem diagnosty oraz pieczętą.

§ 12. Do spraw, o których mowa w § 8 ust. 6, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776 i 1076, z 2016 r. poz. 1075 oraz z 2017 r. poz. 2089), które traci moc z dniem ... w związku z wejściem w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania jest realizacją upoważnienia zawartego w art. 81 ust. 20 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990). W rozporządzeniu tym uregulowane zostały kwestie związane ze sposobem przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

Prace nad przepisami niniejszego rozporządzenia stanowią konsekwencję projektowanej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa nowelizacja wdraża do krajowego porządku prawnego 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). Główne zagadnienia wymagające transpozycji i uregulowania w polskim prawie dotyczą przede wszystkim wyznaczenia organu właściwego odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce, stworzenia spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów (SKP), mającego na celu zapewnienie wysokiego poziomu jakości przeprowadzanych badań technicznych co przekłada się w sposób bezpośredni na bezpieczeństwo 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.

Wskazać należy, iż konsekwencją wdrażanej dyrektywy 2014/45/UE, jest również przedmiotowe rozporządzenie. Projektowane rozporządzenie wdraża przepisy zawarte w załączniku nr 1 i 3 do ww. dyrektywy.

Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776 i 1076, z 2016 r. poz. 1075 oraz z 2017 r. poz. 2089), w stosunku do którego w projekcie dokonano szeregu zmian m.in.:

1) w załączniku nr 1 w dziale I w:

- pkt 8.2. dokonano zmian redakcyjno-językowych uściślających brzmienie rozporządzenia stosownie do brzmienia dyrektywy 2014/45/UE: „urządzenia kontrolne emisji” spalin zastąpiono „urządzenia do redukcji emisji spalin”,
- pkt 8.2.2. dodano lit. b gdzie dodano usterkę, dla pojazdów spełniających poziom emisji Euro 5 lub Euro 6, w ramach tego punktu oceniana jest właściwa komplectacja układu wydechowego polegająca na weryfikacji czy pojazd jest wyposażony w sprawne urządzenie do redukcji emisji spalin. Punkt ten koresponduje z dodanym w § 14.1 pkt 3 działu IV, gdzie określono wartość graniczną, której przekroczenie wskazuje na niesprawne lub usunięte urządzenie do redukcji emisji spalin;

2) w załączniku nr 1 w dziale IV:

- w § 2 pkt 7 wykreślono 75 cm głębokość zanurzenia sondy poboru spalin dla silników dwusuwowych, ponieważ obecnie nie spotyka się rozwiązań, w których w układzie poboru spalin nie jest zastosowany filtr spalin,
- w § 2 dodano pkt 8–10, które pozwolą na doprecyzowanie wymaganych warunków w jakich powinien odbywać się pomiar zawartości tlenku węgla.

Zgodnie z nowym brzmieniem analizator spalin ma być rozgrzany do temperatury pracy, temperatura otoczenia podczas pomiaru musi być większa niż 0° C oraz przed każdym pomiarem należy wykonać zerowanie wartości tlenku węgla (CO),

- w § 3 uchylono ust. 2 i 3, ponieważ ust. 4 precyzuje kiedy i jak mamy wykonać pomiar, w warunkach ustalonych po ustabilizowaniu się prędkości biegu jałowego i wskazań miernika tlenku węgla (CO) i jest to całkowicie wystarczające,
- poprzez uchylenie dwóch ostatnich zdań z § 7 ust. 5 wprowadzono obowiązek badania pojazdów wyposażonych w układy OBD, zarówno emisji zanieczyszczeń gazowych układu wydechowego, jak również układów OBD niezależnie. Badania pokazują, że wyniki negatywne uzyskiwane z OBD i analizatora najczęściej nie pokrywają się, co prowadzi do wniosku, że nie jest to dublowanie czynności a rozdzielne badanie mogące wskazać usterkę w układach odpowiedzialnych za redukcję emisji zanieczyszczeń gazowych,
- zgodnie z projektowanym § 7 ust. 6 dla układów wielopaliwowych pomiar z rury wydechowej jest wykonywany dla obu paliw z tym, że dla gazu przedmiotem oceny jest tylko zawartość tlenku węgla (CO) w spalinach. Ponieważ współczynnik nadmiaru powietrza (λ) zależy od rodzaju paliwa, analizator nieposiadający opcji zmiany rodzaju paliwa podaje wynik pomiaru obarczony błędem dla pojazdów zasilanych gazem,

- nowelizacja brzmienia § 11 pkt 1 polega na usunięciu tekstu dotyczącego szczelnego przedłużania odcinkiem prostoliniowym krzywoliniowego końca układu wydechowego. W tym przypadku poza zachowaniem szczelności nie mniej ważne jest dokładne odwzorowanie średnicy układu wydechowego, które w warunkach stacji kontroli pojazdów jest nierealne. Wielokrotnie większy błąd pomiaru będzie generować przedłużanie, jeżeli nie zachowana zostanie wartość średnicy rury wydechowej, od błędu wynikającego z krzywoliniowości układu wydechowego,
 - zmiana brzmienia § 11 pkt 4 przewidziała modyfikację w przeprowadzaniu pomiaru odnośnie warunków silnika. Silniki o zapłonie samoczynnym osiągają temperaturę pracy szybciej niż o zapłonie iskrowym. Badania dowodzą, że temperatura 60° C jest temperaturą, w której silnik już osiągnął temperaturę pracy,
 - w § 11 w pkt 8 doprecyzowano warunki pomiaru,
 - zgodnie z dodanym w § 11 pkt 9 wystarczające jest dokonywanie pomiaru w dwudrożnych układach wylotowych w jednym wylocie. Rozrzut pomiarów w obu wylotach, jak wskazują badania, zwykle jest pomijalny,
 - zaproponowane nowe brzmienie § 12 ust. 1 odpowiada w tym zakresie brzmieniu dyrektywy 2014/45,
 - dotychczasowy ust. 2 w § 12 uchylono, ponieważ obecnie nie spotyka się silników z pompą wtryskową bez automatycznej blokady urządzenia rozruchowego,
 - zmianie uległ § 12 ust. 3 w związku z brakiem zastrzeżenia o 15 sekundowej przerwie pomiędzy pomiarami, ponieważ cykl badawczy jest zaprogramowany i narzuca nam urządzenie,
- 3) w załączniku nr 1 w dziale V uchylono § 10–12, ponieważ elementy te sprawdzane są w ramach badań homologacyjnych i nie jest celowe ich powtarzanie w procedurze okresowego badania technicznego pojazdu. Ponadto, często badanie takie jest w praktyce niemożliwe do przeprowadzenia, a elektrozawór gazowy po utracie zasilania przełącza zasilanie na paliwo bazowe. Dotychczasowe przepisy utraciły aktualność. W praktyce w innych Państwach Członkowskich nie są przedmiotem badania na stacji kontroli pojazdów.

Przedkładany projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia 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 (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Wpływ projektowanych przepisów na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw został wskazany w pkt 7 OSR.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania</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 Michał Krasowski michal.krasowski@mi.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MI, tel. 22 630-17-33</p>	<p>Data sporządzenia 10 października 2018 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury -----</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia realizuje delegację art. 81 ust. 20 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990). Przepisy niniejszego rozporządzenia określają sposób przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz dokumenty stosowane przy tych badaniach.

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

Nowe regulacje zapewnią spójność z przepisami UE z zakresu badań technicznych pojazdów.

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

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Bezpośrednie
Diagności przeprowadzający badania techniczne	Brak danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów	-	Bezpośrednie
Transportowy Dozór Techniczny	-	-	Bezpośrednie
Użytkownicy pojazdów	19,6 mln	Źródło – PZPM	Bezpośrednie

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

Projektowane rozporządzenie stanowi załącznik do prac legislacyjnych związanych z ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,

pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na finanse publiczne.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
Niemierzalne												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.											

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie rozporządzenia po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

Załącznik nr 1

**WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONTROLI ORAZ KATALOG USTEREK
PODCZAS PRZEPROWADZANIA OKRESOWEGO BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU**

Dział I

Tabela: przedmiot i zakres badania, czynności kontrolne, metody oceny stanu technicznego pojazdu oraz usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezadowalający

„Usterki skutkujących uznaniem stanu technicznego za niezadowalający” nie stosuje się w przypadku wymagań, które w chwili rejestracji lub dopuszczenia pojazdu do ruchu po raz pierwszy nie były obowiązujące na mocy właściwych przepisów homologacyjnych, lub wymagań dotyczących wyposażania.

Przedmiot i zakres badania	Metoda	Usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezadowalający	Usterka*		
			4		
1	2	3	D	P	N
0. IDENTYFIKACJA POJAZDU					
0.1. Tablice rejestracyjne	Kontrola organoleptyczna. Pomiary (tylko w uzasadnionych przypadkach).	a) Brak tablicy/tablic lub jej/ich mocowanie grozi odpadnięciem.		X	
		b) Brakujące elementy numeru rejestracyjnego lub tablica nieczytelna.		X	
		c) Tablica niezgodna z dokumentami lub danymi pojazdu.		X	
		d) Tablice rejestracyjne nielegalizowane.		X	
		e) Ozdobienie tablic rejestracyjnych.		X	
		f) Nieprawidłowe oznaczenie znakiem PL lub umieszczony na pojeździe znak określający inne państwo niż to, w którym pojazd został zarejestrowany.	X		
		g) Nieprawidłowe oznaczenie pojazdu przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych.	X		
		h) Miejsce przewidziane do umieszczenia tablic rejestracyjnych nie spełnia wymagań określonych w załączniku nr 6 do rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
0.2. Numer identyfikacyjny	1. Kontrola organoleptyczna. Pomiary w uzasadnionych	a) Brak numeru (VIN) lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) lub nie można go odszukać		X	

pojazdu (VIN)/numer nadwozia/podwozia/ramy, identyfikacja pojazdu,	przypadkach. 2. Porównanie zapisów zgodnie z § 4 ust. 1 pkt 1 niniejszego rozporządzenia ze stanem faktycznym, lub ustalenie faktycznych danych pojazdu na podstawie oględzin i badań. 3. Porównanie danych technicznych pojazdu z wymaganiami technicznymi określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Weryfikacja danych technicznych w tym z uwzględnieniem katalogu, o którym mowa w § 2 działu II załącznika nr 3 do rozporządzenia. 4. Ustalenie nieznanymi lub nowymi danymi pojazdu (w przypadku, o którym mowa w art. 81 ust. 18 ustawy - opinia rzeczoznawcy samochodowego). <i>Uwaga:</i> W przypadku braku danych postępuje się w szczególności w sposób określony w dziale II załącznika nr 3 do rozporządzenia.	b) Numer niekompletny, nieczytelny, wyraźnie sfalszowany lub nie zgadza się z dokumentami pojazdu.		X	
		c) Brak zgodności zapisów w dokumentach numeru VIN lub numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz numeru rejestracyjnego ze stanem faktycznym.	X		
		d) Oczywiste omyłki, niezgodności w dowodzie rejestracyjnym związane z danymi technicznymi pojazdu.	X		
		e) Brak tabliczki znamionowej albo jest nieczytelna.		X	
		f) Dane zawarte na tabliczce znamionowej są niezgodne ze stanem faktycznym.		X	
		g) Brak możliwości ustalenia co najmniej jednego parametru zawartego w załączniku nr 4 do rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		h) Niezgodność parametrów technicznych pojazdu z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		i) Brak dokumentu potwierdzającego, że pojazd był zarejestrowany na terytorium jednego z państw członkowskich Unii Europejskiej (dotyczy pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu).		X	
		0.3. Nalepka kontrolna, o ile jest wymagana	Kontrola organoleptyczna.	1) Brak nalepki kontrolnej.		X
		2) Niezgodność numeru rejestracyjnego na nalepce kontrolnej z numerem rejestracyjnym na tablicach rejestracyjnych.		X	
		3) Nalepka kontrolna nieczytelna.	X		
1. UKŁAD HAMULCOWY					
1.1. Stan techniczny i działanie					

1.1.1. Sworzeń pedału hamulcowego /dźwigni ręcznej hamulca roboczego	Kontrola organoleptyczna układu hamulcowego. <i>Uwaga:</i> Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy włączonym silniku.	a) Zbyt ciasne pasowanie sworznia.		X	
		b) Nadmierne zużycie lub zbyt duży luz sworznia.		X	
1.1.2. Stan pedału hamulcowego/ dźwigni ręcznej hamulca i skok elementu uruchamiającego hamulce	Kontrola organoleptyczna elementów układu hamulcowego. <i>Uwaga:</i> Pojazdy ze wspomaganiem układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku.	a) Nadmierny lub zbyt mały skok jałowy.		X	
		b) Pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo. Jeżeli wpływa na działanie.	X	X	
		c) Brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta.		X	
		d) Nadmierny opór.		X	
		e) Nadmierne zużycie lub luz.		X	
1.1.3. Pompa podciśnienia lub sprężarka i zbiorniki	Kontrola organoleptyczna elementów pod ciśnieniem roboczym. Należy zmierzyć czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego oraz sprawdzić działanie wskaźnika ostrzegawczego, zabezpieczającego zaworu wieloobwodowego i zaworu upustowego.	a) Niewystarczające ciśnienie/podciśnienie do przynajmniej czterokrotnego uruchomienia hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego (lub gdy wskaźnik pokazuje za niską wartość ciśnienia); co najmniej dwukrotne uruchomienie hamulców po zadziałaniu urządzenia ostrzegawczego lub gdy wskaźnik wskazuje za małą wartość;		X	X
		b) Czas do uzyskania bezpiecznego ciśnienia lub podciśnienia roboczego niezgodny z wymaganiami/Nadmierny czas wzrostu ciśnienia do wartości umożliwiającej skuteczne działanie hamulców.		X	
		c) Wieloobwodowy zawór zabezpieczający lub zawór spustowy nie działa.		X	
		d) Wypływ powietrza powodujący zauważalny spadek ciśnienia lub słyszalny wypływ powietrza.		X	
		e) Uszkodzenia zewnętrzne mogące mieć wpływ na działanie układu hamulcowego. Awaryjny układ hamulcowy nie działa prawidłowo.		X	X
		f) Brak wyraźnego spadku nacisku na pedał hamulca po uruchomieniu urządzenia wspomagającego (przez uruchomienie silnika lub napełnienie układu pneumatycznego).		X	
1.1.4. Manometr lub wskaźnik ostrzegawczy	Kontrola działania.	Nieprawidłowe działanie lub uszkodzenie manometru lub wskaźnika.	X		
		Brak sygnalizacji ostrzegawczego wskaźnika identyfikacji niskiego		X	

niskiego ciśnienia		ciśnienia.			
1.1.5. Ręczny zawór hamulcowy	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Urządzenie sterujące pęknięte, uszkodzone lub nadmiernie zużyte.		X	
		b) Niepewne połączenie urządzenia sterującego z zaworem lub niepewne osadzenie zaworu.		X	
		c) Luźne połączenia lub nieszczelność układu.		X	
		d) Niepoprawne działanie.		X	
1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektroniczny hamulec postojowy	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Mechanizm zapadkowy nie blokuje.		X	
		b) Zużycie sworznia dźwigni lub mechanizmu zapadkowego. Nadmierne zużycie.	X		X
		c) Nadmierny skok dźwigni wskazujący na niewłaściwą regulację.		X	
		d) Brak urządzenia uruchamiającego, urządzenie uszkodzone lub nie działa.		X	
		e) Nieprawidłowe działanie układu, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię.		X	
		f) W przypadku zastosowania elektronicznego hamulca postojowego (EPB) - możliwe zwolnienie hamulca bez włączonego „zapłonu”.		X	
1.1.7. Zawory hamulcowe (zawory główne, regulatory ciśnienia, zawory regulacyjne)	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego i pomiary. Pomiary za pomocą manometru i stopera lub przyrządu do pomiaru zmian ciśnienia w funkcji czasu (pomiary tylko w uzasadnionych przypadkach).	a) Zawór uszkodzony lub nadmierny wypływ powietrza. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.		X	X
		b) Nadmierny ubytek oleju ze sprężarki.	X		
		c) Niepewne lub niewłaściwe mocowanie zaworu.		X	
		d) Ubytek lub wyciek płynu hamulcowego. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.		X	X
		e) Niesprawny zawór bezpieczeństwa.		X	
		f) Zauważalny spadek ciśnienia w okresie 1 minuty, gdy pedał hamulca jest utrzymany w pozycji wciśniętej. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.		X	X
		g) Spadek ciśnienia na 1 pełne zahamowanie przekracza 0,06 MPa.		X	
1.1.8. Połączenie z hamulcami przyczepy (elektryczne i pneumatyczne)	Należy rozłączyć i ponownie połączyć wszystkie połączenia układu hamulcowego pomiędzy pojazdem ciągnącym a przyczepą.	a) Uszkodzona osłona izolacyjna lub szybkozłącze. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.	X		X
		b) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie osłony lub szybkozłącza. Jeżeli wpływa na funkcjonalność.	X		X
		c) Uszkodzenie, nieszczelności przewodów lub szybkozłącza.		X	

		Jeżeli wpływa na funkcjonalność.			X
		d) Nieprawidłowe działanie.		X	
		Wpływ na działanie hamulca.			X
		e) Przy rozłączeniu połączenia hamulec przyczepy nie działa automatycznie.		X	
1.1.9. Zbiornik sprężonego powietrza	Kontrola organoleptyczna.	a) Zbiornik nieznacznie uszkodzony lub nieznacznie skorodowany. Zbiornik poważnie uszkodzony, skorodowany lub nieszczelny.	X	X	
		b) Nieprawidłowe działanie urządzenia osuszającego.	X		
		Urządzenie osuszające nie działa.		X	
		c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie zbiornika.		X	
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub działa nieskutecznie.		X	
		Jeżeli urządzenie wspomagające nie działa.			X
		b) Pompa hamulcowa uszkodzona, ale hamulec wciąż działa.		X	
		Pompa hamulcowa uszkodzona lub nieszczelna.			X
		c) Niepewne mocowanie pompy hamulcowej, ale hamulec wciąż działa.		X	
		Niepewne mocowanie pompy hamulcowej.			X
		d) Poziom płynu hamulcowego poniżej znaku minimum.	X		
		Poziom płynu hamulcowego znacznie poniżej znaku minimum.		X	
		Brak płynu hamulcowego w zbiorniku pompy hamulcowej.			X
		e) Brak zamknięcia (pokrywki) zbiornika płynu hamulcowego.	X		
		f) Wskaźnik ostrzegawczy płynu hamulcowego świeci się lub jest uszkodzony.	X		
		g) Nieprawidłowe działanie wskaźnika ostrzegawczego poziomu płynu hamulcowego.	X		
		h) Zbiornik płynu hamulcowego zasłonięty (nieдоступny do kontroli).		X	
		i) Napełnienie układu innym płynem niż hamulcowy.		X	
1.1.11. Sztywne przewody hamulcowe	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.			X
		b) Nieszczelne przewody lub ich połączenia (pneumatyczne układy hamulcowe).		X	
		Nieszczelne przewody lub ich połączenia (hydrauliczne układy			X

		hamulcowe).				
		c) Przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane. Wpływ na działanie hamulców ze względu na blokowanie lub bezpośrednie ryzyko wycieku.		X	X	
		d) Przewody przemieszczone. Ryzyko uszkodzenia.	X	X		
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem.			X	
		b) Przewody są poskręcane lub zbyt krótkie. Przewody są uszkodzone lub się ocierają.	X	X		
		c) Przewody lub połączenia w pneumatycznym układzie hamulcowym są nieszczelne. Przewody lub połączenia w hydraulicznym układzie hamulcowym są nieszczelne..		X	X	
		d) Przewody pęcznieją pod ciśnieniem. Osłabione zbrojenie.		X	X	
		e) Przewody porowate.		X		
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	Kontrola organoleptyczna.	a) Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia). Nadmierne zużycie klocków lub okładzin (niewidoczny znak granicznego zużycia).		X	X	
		b) Zanieczyszczenia okładzin lub klocków (olej, smar itd.). Wpływ na działanie hamulca.		X	X	
		c) Brak lub nieprawidłowe zamontowanie okładziny lub klocka.			X	
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	Kontrola organoleptyczna	a) Zużycie bębna lub tarczy. Nadmierne zużycie bębna lub tarczy; rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie lub pęknięcia.		X	X	
		b) Zanieczyszczenie bębna lub tarczy (olej, smar itp.). Wpływ na działanie hamulca.		X	X	
		c) Brak bębna lub tarczy.			X	

		d) Niepewne mocowanie tarczy nośnej hamulca.		X	
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Linka uszkodzona lub splątana. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		b) Nadmierne zużycie lub korozja elementu. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia.		X	
		d) Uszkodzona prowadnica linki.		X	
		e) Ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego.		X	
		f) Nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie.		X	
1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		b) Nieszczelność urządzenia uruchamiającego. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		d) Nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego. Grozi pęknięciem.		X	X
		e) Zbyt mały lub zbyt duży skok tłoka lub mechanizmu przeponowego. Wpływ na działanie hamulca (brak skoku jałowego).		X	X
		f) Uszkodzenie osłony chroniącej przed brudem. Brak osłony chroniącej przed brudem lub nadmierne jej uszkodzenie.	X		X
1.1.17. Korektor siły hamowania	Kontrola organoleptyczna elementów podczas pracy układu hamulcowego.	a) Uszkodzone połączenie.		X	
		b) Nieprawidłowe ustawienie połączenia.		X	
		c) Zawór zatarty lub nie działa (ABS działa). Zawór zatarty lub nie działa.		X	X
		d) Brak korektora (jeśli jest wymagany).			X

		e) Brak tabliczki informacyjnej lub dane na tabliczce są nieczytelne.	X		
		f) Wycieki płynu.	X		
1.1.18. Korektory i wskaźniki luzu	Kontrola organoleptyczna	a) Korektor uszkodzony, zatarty lub wykazujący nieprawidłowy ruch, nadmierne zużycie lub nieprawidłowe ustawienie.		X	
		b) Nieprawidłowa praca korektora.		X	
		c) Nieprawidłowy montaż lub wymiana.		X	
1.1.19. Układ hamowania długotrwałego (o ile jest wymagany lub zamontowany)	Kontrola organoleptyczna	a) Niepewne połączenia lub mocowanie. Negatywny wpływ na działanie.	X		
		b) Brak układu lub wyraźnie nieprawidłowe działanie.		X	
1.1.20. Automatyczne uruchamianie się hamulców przyczepy	Należy rozłączyć połączenie hamulcowe między pojazdem ciągnącym a przyczepą.	Hamulec przyczepy nie załącza się automatycznie po rozłączeniu połączenia hamulcowego.			X
1.1.21. Kompletny układ hamulcowy	Kontrola organoleptyczna	a) Inne urządzenia układu hamulcowego (np. pompa płynu zapobiegającego zamarzaniu, osuszacz powietrza itp.) wykazują uszkodzenia zewnętrzne lub nadmierną korozję w stopniu mającym negatywny wpływ na działanie układu hamulcowego. Wpływ na działanie hamulca.		X	
		b) Wypływ powietrza lub wyciek płynu zapobiegającego zamarzaniu. Wpływająca na działanie układu.	X		
		c) Niepewne lub nieprawidłowe mocowanie dowolnego elementu.		X	
		d) Niebezpieczna przeróbka ^{**} dowolnego elementu układu hamulcowego. Wpływ na działanie hamulca.		X	X
		e) Samodzielne zmiany konstrukcyjne jakiegokolwiek części układu hamulcowego, z wyłączeniem pojazdów przystosowanych do kierowania przez osoby niepełnosprawne oraz pojazdów modernizowanych przez uprawnione jednostki.		X	
		f) Niekompletność układu hamulcowego.		X	
		g) Brak obwodowości układu roboczego (o ile jest wymagana).			X
		h) Nieszczelna instalacja układu hamulcowego (szczególnie na połączeniach).		X	

		i) Wadliwie poprowadzone ciągła lub przewody hamulcowe.		X	
1.1.22 Złącza kontrolne (o ile są wymagane lub zamontowane)	Kontrola organoleptyczna	a) Brak.		X	
		b) Uszkodzenie. Niesprawność lub nieszczelność.	X		X
1.1.23. Hamulec najazdowy	Badanie wykonać na urządzeniu do badania hamulców. Dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale II załącznika.	Skuteczność mniejsza niż wartości minimalne zawarte w rozporządzeniu o warunkach technicznych.		X	
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego					
1.2.1. Sprawność	Badanie wykonać na urządzeniu do badania hamulców metodą statyczną. Jeżeli cechy konstrukcyjne pojazdu nie pozwalają na przeprowadzenie takiego badania, dopuszcza się przeprowadzenie badania metodą dynamiczną.	a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole.		X	
		b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi lub nadmierne odchylenie toru jazdy w trakcie próby drogowej. Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.		X	X
		c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).		X	
		d) Nadmierne opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole.		X	
		e) Nadmierne wahania siły hamowania w czasie każdego pełnego obrotu koła.		X	
1.2.2. Skuteczność	Pomiaru skuteczności działania hamulców dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale II załącznika. <i>Uwaga:</i> Wskaźniki skuteczności hamowania określają przepisy rozporządzenia o warunkach technicznych.	Skuteczność mniejsza niż wartości minimalne określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Skuteczność mniejsza niż 50% wartości minimalnych określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.		X	X
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)					

1.3.1. Sprawność	Jeżeli hamulec pomocniczy (awaryjny) i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt. 1.2.1.	a) Zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole. Brak siły hamowania na co najmniej jednym kole.		X	X
		b) Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70 % największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi. W przypadku badania na drodze pojazd nadmiernie zjeżdża z linii prostej. Siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50% największej zamierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych.		X	X
		c) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie).		X	
		d) Automatyczny system hamulcowy przyczepy nie działa.		X	
1.3.2. Skuteczność	Pomiaru skuteczności działania hamulców dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale II załącznika. Jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.2.	Skuteczność mniejsza niż wartości minimalne zawarte w rozporządzeniu o warunkach technicznych; osiągnięte mniej niż 50% wartości siły hamowania określonych w rozporządzeniu o warunkach technicznych.		X	
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego					
1.4.1. Sprawność	Badanie wykonać na urządzeniu stanowiskowym do badania hamulców; jeżeli cechy konstrukcyjne pojazdu nie pozwalają na przeprowadzenie takiego badania dopuszcza się przeprowadzenie badania metodą dynamiczną.	Hamulec nie działa co najmniej na jednym kole lub, w przypadku badań na drodze, pojazd zjeżdża nadmiernie z linii prostej Podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % wartości sił hamowania, o których mowa w pkt 1.4.2, w odniesieniu do masy pojazdu.		X	X
1.4.2. Skuteczność	Pomiaru skuteczności działania hamulców dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale II załącznika.	Osiągnięty wskaźnik skuteczności wynosi mniej niż określony w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Podczas badania osiągnięto mniej niż 50 % powyższych wartości sił hamowania w odniesieniu do masy pojazdu.		X	X
1.5. Sprawność układu hamowania	Kontrola organoleptyczna oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie,	a) Brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca silnikowego).		X	

długotrwałego	czy układ działa.	b) Układ nie działa.		X	
1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)	Kontrola organoleptyczna.	a) Kontrolka systemu samodiagnostyki układu ABS nie działa.		X	
		b) Kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		c) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół.		X	
		d) Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej.		X	
		e) Brak lub uszkodzenie innych elementów (np. czujnika, sterownika, modulatora).		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
1.7 Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	Kontrola organoleptyczna wskaźnika ostrzegawczego.	a) Kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa.		X	
		b) Kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
1.8. Płyn hamulcowy	Kontrola organoleptyczna.	Płyn hamulcowy zanieczyszczony lub z osadami.		X	
		Bezpośrednie ryzyko awarii.			X
2. UKŁAD KIEROWNICZY					
2.1. Stan techniczny					
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku z kołami w górze lub na obrotnicach. Skręcić kierownicę od skrajnego położenia do skrajnego położenia. Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Mechanizm obraca się ciężko lub z zacięciami.		X	
		b) Uszkodzenie wału przekładni kierowniczej.		X	
		Wpływ na działanie.			X
		c) Nadmierne zużycie wielowypustu.		X	
		Wpływ na działanie.			X
		d) Zbyt duży luz na wielowypuście wału kierowniczego.		X	
Wpływ na działanie			X		
2.1.2. Mocowanie obudowy przekładni	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na dźwigniku	e) Wyciek.	X		
		Tworzenie się kropeł.		X	
		a) Nieprawidłowe mocowanie obudowy przekładni kierowniczej.		X	
		Mocowania niebezpiecznie obluzowane lub widoczny względny ruch w			

kierowniczej	z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi. Kontrola organoleptyczna mocowania obudowy przekładni podwozia.	stosunku do podwozia lub nadwozia.			X
		b) Deformacja otworów do mocowania w podwoziu. Znaczący wpływ na skuteczność mocowań.		X	X
		c) Brak śrub mocujących lub śruby ułamane. Poważny wpływ na skuteczność mocowań.		X	X
		d) Pęknięcie obudowy przekładni kierowniczej. Wpływ na stabilność lub mocowanie obudowy.		X	X
2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na dźwigniku z kołami na podłożu, skrócić kierownicę w prawo i w lewo lub zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi. Kontrola organoleptyczna elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania.	a) Ruch elementów względem siebie wymagający naprawy. Nadmierny ruch elementów lub prawdopodobieństwo rozłączenia.		X	X
		b) Nadmierne zużycie przegubów. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		c) Pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu. Wpływ na działanie.		X	X
		d) Brak elementów ograniczających skręt		X	
		e) Nieprawidłowe ustawienie elementów (np. drążka poprzecznego lub drążka wzdłużnego).		X	
		f) Niebezpieczna przeróbka **). Wpływ na działanie.		X	X
		g) Uszkodzenie lub zużycie osłony gumowej. Brak lub poważne zużycie osłony gumowej.	X		X
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na dźwigniku z kołami na podłożu i przy włączonym silniku (działające wspomaganie układu kierowniczego), i skrócić kierownicę od skrajnego położenia w lewo do skrajnego położenia w prawo lub	a) Ruchome części układu kierowniczego kolidują ze stałymi elementami podwozia.		X	
		b) Brak ograniczników skrętu lub ograniczniki nie działają.		X	

	zastosować urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi. Kontrola organoleptyczna ruchu połączeń				
2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego	Sprawdzić ewentualne wycieki z układu kierowniczego i poziom płynu w zbiorniku hydraulicznego układu wspomagania (jeżeli poziom jest widoczny). Postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa.	a) Wyciek płynu lub nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Zbyt niski poziom płynu (poniżej znaku minimum). Niedostateczna pojemność zbiornika.	X		X
		c) Mechanizm wspomagania nie działa. Wpływ na układ kierowniczy.		X	X
		d) Pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		e) Nieprawidłowe ustawienie lub zanieczyszczenie elementów. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		f) Niebezpieczna przeróbka ^{**} . Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		g) Uszkodzenie lub nadmierna korozja linek/ przewodów. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X
		2.2. Kierownica i kolumna kierownicy			
2.2.1. Stan koła kierownicy/kierownicy	Ustawić pojazd na kanale przegładowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem pojazdu opierającym się na podłożu, ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym; pchać koło kierownicze/kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	a) Ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na poluzowanie elementów. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		b) Brak urządzenia ustalającego na piaście koła kierownicy. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		c) Pęknięcie lub poluzowanie na piaście koła kierownicy, obręczy lub ramionach kierownicy. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		d) Brak elementu ustalającego koło kierownicy na kolumnie kierowniczej.		X	

		e) Pęknięcie obręczy lub ramion kierownicy.		X	
2.2.2. Kolumna kierownicy/jarzma i widelce oraz amortyzatory kierownicze	Ustawić pojazd na kanale przeglądowym lub na podnośniku, pełnym ciężarem pojazdu opierającym się na podłożu, ciągnąć i pchać koło kierownicze w kierunku poosiowym; pchać koło kierownicze/kierownicę w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny/widelca. Kontrola wzrokowa luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych.	a) Nadmierny ruch piasty koła kierowniczego w górę lub w dół.		X	
		b) Nadmierny luz promieniowy kolumny kierowniczej.		X	
		c) Zużyty przegub elastyczny.		X	
		d) Uszkodzone mocowanie kolumny. Bardzo poważne ryzyko rozłączenia.		X	X
		e) Niebezpieczna przeróbka ^{**} .			X
		f) Kierownica umieszczona z prawej strony w pojazdach o liczbie kół większej niż trzy, których prędkość jest większa niż 40 km/h, innych niż pojazdy zabytkowe i pojazdy, o których mowa w § 9 ust. 2a i 3 rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		g) Koło kierownicy bez certyfikatu (znaku bezpieczeństwa) lub homologacji.		X	
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	Ustawić pojazd na kołach na kanale przeglądowym lub na dźwigniku, włączyć silnik (dla pojazdów ze wspomaganiem układu kierowniczego) i ustawić koła do jazdy na wprost. Delikatnie skrócić kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych. Kontrola organoleptyczna luzu.	a) Zbyt duży luz kierownicy (na przykład dany punkt na obręczy koła przesuwa się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy). Wpływ na bezpieczne kierowanie.		X	X
		b) Ruch jałowy przekracza wartość dopuszczalną dla danego typu pojazdu. Wpływ na bezpieczne kierowanie.		X	X
2.4. Ustawienie kół	Kontrolę przeprowadza się na urządzeniu do ogólnej oceny prawidłowego ustawienia kół jezdnych.	Wartość poślizgu bocznego pojazdu wykracza poza dopuszczalne granice dla danego typu pojazdu.	X		
		Wpływ na jazdę na wprost, pogorszenie stabilności kierunku jazdy		X	

	<p>Dopuszcza się wykonanie pomiaru zbieżności kół. Pomiary zbieżności kół jezdnych pojazdu wykonuje się na ławach pomiarowych stanowiska kontrolnego.</p> <p>Uwaga:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pomiary wykonuje się przy takim stanie obciążenia pojazdu, dla którego producent pojazdu podaje mierzone parametry, - pomiary zbieżności kół wykonuje się po uprzednim skompensowaniu „bicia” kół, - pomiary wykonuje się po uprzednim wyregulowaniu ciśnienia w ogumieniu do wartości nominalnej dla danego pojazdu. <p>Uwaga:</p> <p>Pomiarów nie wykonuje się, jeżeli wielkość luzu w układzie jezdnym pojazdu przekracza wielkości dopuszczalne w eksploatacji.</p>				
2.5. Obrotnica osi kierowanej przyczepy	Kontrola organoleptyczna lub sprawdzenie za pomocą urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami.	a) Element uszkodzony w niewielkim stopniu. Poważne uszkodzenie lub pęknięcie elementu.		X	
		b) Zbyt duży luz. Wpływ na jazdę wprost: pogorszenie stabilności kierunku jazdy.		X	X
		c) Uszkodzone mocowanie. Poważny wpływ na skuteczność mocowania.		X	X
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego (EPS)	Pojazd ustawiony kołami na twardym podłożu. Obracać koło kierownicy w obie strony o kąt potrzebny do poruszenia kół jezdnych, równocześnie	a) Wskaźnik awarii układu EPS wskazuje jakiegokolwiek rodzaj awarii w układzie.		X	
		b) Niezgodność między skrętem koła kierownicy a skrętem kół. Wpływ na poprawność działania układu kierowniczego.		X	X

	uruchamiać i zatrzymywać silnik – sprawdzić działanie mechanizmu.	c) Wspomaganie nie działa.		X	
		d) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		e) Pęknięcie mechanizmu lub wycieki oleju.		X	
		f) Ruchome części układu kolidują ze stałymi elementami podwozia.		X	
		g) Brak mechanizmu wspomagającego w pojeździe (jeżeli jest wymagany).		X	
2.7. Drążki kierownicze	Samochód stoi na twardej nawierzchni (na dźwigniku lub na stanowisku kanałowym). Podczas energicznego obracania kołem kierownicy w obie strony należy obserwować działanie drążków i ich połączeń.	a) Nadmierne luzy w połączeniach (przegubach).		X	
2.7.1. Stan techniczny		b) Pęknięcie lub deformacja jakiegokolwiek części.		X	
		c) Czynności naprawcze wykonane spawaniem, zgrzewaniem lub lutowaniem.		X	
		d) Nieprawidłowy montaż drążków kierowniczych i końcówek drążków.		X	
		e) Brak wymaganych zabezpieczeń połączeń śrubowych.		X	
		f) Brak lub uszkodzone osłony gumowe elementów układu kierowniczego.		X	
2.7.2. Działanie	Obracając koła w obie strony od oporu do oporu, sprawdzić działanie drążków w całym zakresie.	a) Ocieranie drążków lub dźwigni o sąsiednie elementy podwozia.		X	
		b) Brak lub niedziałanie ograniczników skrętu.		X	
3. WIDOCZNOŚĆ					
3.1. Pole widzenia	Kontrola organoleptyczna z siedzenia kierowcy.	a) Przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X		X
		b) Wartość współczynnika przepuszczania światła dla szyb przednich i przednich bocznych mniejsza niż 70%.			X
3.2. Stan szyb	Kontrola organoleptyczna oraz w uzasadnionych przypadkach pomiar współczynnika przepuszczania światła za pomocą przyrządu do pomiaru przepuszczalności światła.	a) Pęknięcia lub przebarwienia szyby szklanej lub przezroczystej lub z tworzywa (o ile jest dozwolona) (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej). Ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.	X		X
		b) Szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odblaskową lub barwioną) niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki		X	

		szyby przedniej).			
		Ograniczone widzenie na obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub lusterka zewnętrzne niewidoczne.		X	
		c) Niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub z tworzywa.		X	
		Znaczące ograniczenie widoczności w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej.			X
		d) Brak ociechowania szyb.		X	
3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o funkcji widzenia pośredniego	Kontrola organoleptyczna. <i>Uwaga:</i> W odniesieniu do samochodu ciężarowego i pojazdu specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2000 r., który powinien być wyposażony po stronie pasażera w lusterka klasy IV i V, sprawdzenia wymagań nie przeprowadza się w przypadku przedstawienia przez właściciela pojazdu dokumentu od producenta pojazdu, lub jednostki upoważnionej do prowadzenia badań homologacyjnych pojazdów, potwierdzającego spełnienie tych wymagań.	a) Brak lusterka lub urządzenia widzenia pośredniego, lub mocowanie niezgodne z w wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych (co najmniej dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem).		X	
		Mniej niż dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem.		X	
		b) Lusterko lub urządzenie pośredniego widzenia nieznacznie uszkodzone lub obłuzowane.	X		
		Lusterko lub urządzenie pośredniego widzenia nie działa, jest bardzo uszkodzone, obłuzowane niepewnie zmocowane.		X	
		c) Brak zapewnienia wymaganej widoczności.		X	
		d) Ograniczenie pola widzenia w lusterkach zewnętrznych.		X	
		e) W pojeździe przystosowanym konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu) brak zapewnienia minimalnego wymaganego pola widzenia w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym), określonego w załączniku nr 13 do rozporządzenia o warunkach technicznych, sprawdzonego zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w załączniku nr 2; nie dotyczy pojazdów wyposażonych w lusterka zewnętrzne oznakowane w widoczny sposób zgodnie z regulaminem EKG ONZ nr 46 seria poprawek 02 lub wyżej albo dyrektywą 2003/97/WE.		X	
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak wycieraczek lub wycieraczki nie działają.		X	
		b) Uszkodzenie pióra wycieraczki.	X		
		Brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie.		X	
3.5. Spryskiwacze	Kontrola organoleptyczna	Spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak płynu do spryskiwaczy ale	X		

przedniej szyby	i sprawdzenie działania.	pompa działa lub złe ustawienie strumienia spryskującego).			
		Spryskiwacze nie działają.		X	
3.6. Instalacja odmgławiająca	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony.	X		
4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBŁASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE					
4.1. Światła drogowe i mijania					
4.1.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak światła, źródła światła, lub jego uszkodzenie (złożone światło/źródła światła; w przypadku LED nie działa nie więcej niż 1/3).	X		
		Pojedyncze światła/źródła światła; w przypadku LED poważnie pogorszone działanie.		X	
		b) Niewielkie uszkodzenie układu projektowego (odbłyśnik i soczewka).	X		
		Poważne uszkodzenie układu projektowego lub jego brak (odbłyśnik i soczewka).		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.		X	
		d) Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		e) Niejednakowa barwa lub barwa inna niż biała.		X	
		f) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		g) Brak lub niedziałanie świateł drogowych (jeżeli są wymagane).		X	
		h) Brak lub niedziałanie świateł mijania.		X	
		i) Włączenie świateł mijania lub świateł drogowych nie włącza równocześnie świateł pozycyjnych oraz oświetlenia tablicy rejestracyjnej.		X	
		j) Przełączenie świateł drogowych na światła mijania nie powoduje wyłączenia wszystkich świateł drogowych.		X	
		k) Przełączenie świateł mijania na światła drogowe nie powoduje włączenia co najmniej jednej pary świateł drogowych.		X	
		l) Brak wyraźnej granicy światła i cienia świateł mijania.		X	
		m) Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału włączenia świateł drogowych.		X	
n) Reflektor nieprawidłowo zamocowany.		X			
o) Źródło światła (np. żarówka) niekompatybilne z obudową reflektora.		X			

		p) Reflektor świateł mijania nieprzeznaczony do ruchu prawostronnego - w oznaczeniu homologacyjnym reflektora strzałka skierowana tylko w prawo od diagnosty znajdującego się na wprost światła; dotyczy pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu).		X	
		q) Brak asymetryczności świateł mijania i oświetlenia drogi po prawej stronie na większą odległość niż po lewej stronie; stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 1976 r. oraz motocykla wyposażonego w światła mijania z żarówkami halogenowymi, nie dotyczy motocykla zarejestrowanego po dniu 31 grudnia 2009 r.		X	
4.1.2. Ustawienie	Pomiar ustawienia na ławie pomiarowej za pomocą przyrządów do kontroli ustawienia świateł lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Odchylenie strumienia światła mijania w płaszczyźnie poziomej przekracza dopuszczalne granice: w lewo - 5 cm na 10 m, w prawo - 20 cm na 10 m.		X	
		b) Odchylenie strumienia światła drogowego w płaszczyźnie poziomej przekracza dopuszczalne granice: 20 cm na 10 m (w lewo lub w prawo).		X	
		c) Wartość ustawienia światła mijania w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż: 3 cm na 10 m w górę lub 5 cm na 10 m w dół.		X	
		d) Wartość ustawienia światła drogowego w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż 5 cm na 10 m w górę lub w dół.		X	
		e) Brak samoczynnej (bez wywierania dodatkowego nacisku) zmiany położenia poziomego odcinka granicy światła i cienia przy zmianach położenia elementu uruchamiającego korektor w dwie skrajne pozycje. Niewłaściwa (niezgodna z wymaganiami producenta) wartość zmiany położenia poziomego odcinka granicy światła i cienia w dwóch skrajnych pozycjach elementu uruchamiającego korektor, różniąca się od wartości nominalnej o więcej niż 2 cm/10 m. <i>Uwaga:</i> w przypadku braku danych jako wartość nominalną należy przyjąć zmianę min. 10 cm/10 m.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
4.1.3. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego	a) Przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów (dotyczy liczby	X		

	interfejsu pojazdu i sprawdzenie działania.	reflektorów włączanych jednocześnie). Przekroczono maksymalną dopuszczalną światłość świateł świecących do przodu.		X	
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
4.1.4. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami pod względem typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła, jego natężenia lub oznaczenia. Oznaczenie nie dotyczy pojazdów dla których nie określono kategorii pojazdu.		X	
		b) Elementy na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają natężenie światła lub zmieniają jego barwę.		X	
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość lub użycie elektronicznego interfejsu pojazdu.	a) Urządzenie nie działa.		X	
		b) Obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia kierowcy.		X	
		c) Brak urządzenia samopoziomującego w przypadku reflektora z wyładowczym źródłem światła (ksenonowe).		X	
		d) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość.	Brak urządzenia lub urządzenie nie działa. W przypadku świateł wyładowczych.	X		X
4.1.7. Światłość świateł drogowych	Pomiar światłości poszczególnych równocześnie włączonych par świateł drogowych za pomocą przyrządu do pomiaru światłości i obliczenie: - sumy światłości, - różnicy światłości między lewym i prawym światłem. <i>Uwaga:</i> pomiaru światłości dokonuje się przy pracy silnika na średniej prędkości obrotowej.	a) Światłość co najmniej jednej pary świateł nie osiąga wymaganego minimum 30 kcd (12,5 kcd dla motocykla). b) Suma światłości przekracza dopuszczalne maksimum 225 kcd. c) Różnica światłości w którejkolwiek parze świateł przekracza: - 30 % światłości większej - w przypadku gdy światłość większa przekracza 40 kcd, - 50 % światłości większej - w przypadku gdy światłość większa nie przekracza 40 kcd.		X	
				X	
				X	

4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej.					
4.2.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła.		X	
		b) Uszkodzenie klosza.		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.	X		
		Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	
		d) Barwa inna niż biała (światła pozycyjne przednie).		X	
		e) Barwa inna niż czerwona (światła pozycyjne tylne).		X	
		f) Umieszczone na innym pojeździe niż pojazd samochodowy i przyczepa, których szerokość przekracza 1,8 m (światła obrysowe).		X	
4.2.2 Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów. Tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie.		X X	
4.2.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia. Czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła.	X		X
		b) Elementy na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają natężenie światła lub zmieniają jego barwę. Czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła.	X		X
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.3. Światła hamowania „stop”					
4.3.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3). Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3. Żadne źródło światła nie działa.	X		X X

		<p>b) Nieznaczne uszkodzenie klosza (bez wpływu na emitowane światło).</p> <p>Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).</p>	X		
		<p>c) Niepewne mocowanie światła.</p> <p>Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.</p>	X		
		d) Natężenie światła nie jest wyraźnie większe niż natężenie światel pozycyjnych.		X	
		e) Barwa inna niż czerwona.		X	
		f) Zamontowany sygnał włączenia (dopuszcza się sygnał niesprawności światel).		X	
		g) Barwa inna niż czerwona.		X	
		h) Nie włącza się przy uruchomieniu hamulca roboczego.		X	
4.3.2. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	<p>a) Nieprawidłowe działanie przełącznika.</p> <p>Opóźnione działanie.</p> <p>Przełącznik nie działa w ogóle.</p>	X		
		b) Nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		c) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		d) Funkcje aktywacji światel podczas hamowania awaryjnego nie działają lub działają nieprawidłowo.		X	
4.3.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	<p>a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby światel, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła, jego natężenia lub oznaczenia. Oznaczenie nie dotyczy pojazdów dla których nie określono kategorii pojazdu.</p> <p>Białe światło z tyłu, znacząco zmniejszona jasność światła.</p>	X		
		b) Akcesoria na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają natężenie światła lub zmieniają jego barwę.		X	
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne					
4.4.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzenie źródła światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3).	X		

		Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.		X	
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło).	X		
		Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.	X		
		Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	
		d) Brak kontrolnego sygnału działania lub niewłaściwe jego działanie.		X	
		e) Włączenie kierunkowskazów uzależnione jest od włączenia innych świateł.		X	
		f) Nie działają w jednej fazie.		X	
		g) Nie działają, gdy urządzenie znajduje się w położeniu uniemożliwiającym jego pracę.		X	
		h) Włączenie świateł następuje z opóźnieniem większym niż 1 s, a pierwsze wyłączenie z opóźnieniem większym niż 1,5 s od uruchomienia przełącznika kierunkowskazów.		X	
4.4.2. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Przełącznik nie działa prawidłowo.	X		
		Przełącznik nie działa w ogóle.		X	
4.4.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła, jego natężenia lub oznaczenia.		X	
		b) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Częstotliwość błysków mniejsza niż 45 cykli na minutę lub większa niż 150 cykli na minutę.	X		
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgłowe					
4.5.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Uszkodzenie źródła światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3).	X		
		Pojedyncze źródło światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3.		X	
		b) Niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło).	X		
		Poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło).		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.	X		

		Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepią kierowców pojazdami nadjeżdżającymi z przeciwnika.		X	
		d) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		e) Brak lub niewłaściwie działający kontrolny sygnał włączenia.		X	
		f) Światło przeciwmgłowe tylne może być włączone bez włączonych świateł mijania lub świateł przeciwmgłowych przednich.		X	
		g) Nie ma możliwości wyłączenia światła przeciwmgłowego tylnego niezależnie od światła przeciwmgłowego przedniego.		X	
		h) Umieszczone w odległości mniejszej niż 10 cm od światła hamowania „stop”.		X	
		i) Światła przeciwmgłowe przednie włączają się bez włączenia świateł pozycyjnych.		X	
		j) Oślepiają innych użytkowników drogi.		X	
		k) Nie ma możliwości włączenia i wyłączenia świateł przeciwmgłowych przednich niezależnie od świateł drogowych i mijania.		X	
4.5.2. Ustawienie	Pomiar ustawienia na ławie pomiarowej za pomocą przyrządów do kontroli ustawienia świateł.	Wartość ustawienia światła przeciwmgłowego przedniego w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż 5 cm/10 m w górę lub w dół. Granica światła i cienia powyżej granicy światła i cienia świateł mijania.	X		X
4.5.3. Przełączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Przełącznik nie działa.	X		X
4.5.4. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia.		X	
		b) Układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.6. Światła cofania					
4.6.1. Stan	Kontrola organoleptyczna	a) Uszkodzone źródła światła.	X		

i działanie	i sprawdzenie działania.	b) Uszkodzenie klosza.	X		
		c) Niepewne mocowanie światła.	X		
		Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	
		d) Włączanie na biegu innym niż wsteczny.		X	
		e) Możliwość włączenia, gdy urządzenie włączające silnik jest w położeniu uniemożliwiającym jego pracę.		X	
		f) Oślepiają innych użytkowników drogi.		X	
4.6.2. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych pod względem liczby świateł, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła lub jego natężenia.		X	
		b) Układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		c) Brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym.		X	
4.6.3. Przelączniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Przelącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych.	X		
		Światło cofania można włączyć, kiedy włączony jest inny bieg niż wsteczny..		X	
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną					
4.7.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Źródło światła emituje światło białe bezpośrednio do tyłu.	X		
		b) Uszkodzone źródło światła (złożone źródło światła).	X		
		Uszkodzone źródło światła (pojedyncze źródło światła).		X	
		c) Niepewne mocowanie światła.	X		
		Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	
		d) Barwa inna niż biała.		X	
		e) Strumień światła nie pada na powierzchnię tablicy rejestracyjnej.		X	
4.7.2. Zgodność z wymaganiami przepisów	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Układ działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych.		X	

rozporządzenia o warunkach technicznych					
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i odblaskowe konturowe, tylne tablice wyróżniające					
4.8.1. Stan	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe funkcjonowanie lub uszkodzenie urządzeń odblaskowych. Wpływ na funkcję odblaskową.	X		X
		b) Niepewne mocowanie Światel odblaskowych. Grozi odpadnięciem.	X		X
		c) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.			X
		d) Światła odblaskowe nieprawidłowo zamocowane do pojazdu.			X
		e) Kształt trójkąta inny niż równoboczny (dot. światel odblaskowych tylnych trójkątnych).			X
		f) Umieszczone na innym pojeździe niż przyczepa (dot. światel odblaskowych tylnych trójkątnych).			X
		g) Mają kształt trójkąta (dot. światel odblaskowych przednich i bocznych).			X
4.8.2. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna.	Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych pod względem liczby światel, typu światła, miejsca montażu, barwy wysyłanego światła. Brak urządzenia lub odbijanie czerwonego światła do przodu lub białego światła do tyłu.	X		X
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia					
4.9.1. Stan i działanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Wskaźniki nie działają. Nie działają wskaźniki włączenia światel drogowych lub tylnego światła przeciwmgłowego.	X		X
		b) Uszkodzenie urządzeń kontrolnych sygnalizujących działanie światel pojazdu.			X
		c) Urządzenia kontrolne niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.			X
4.9.2. Zgodność	Kontrola organoleptyczna i	Brak zgodności z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X		

z wymaganiami przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych	sprawdzenie działania.				
4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie prawidłowości połączeń elektrycznych za pomocą przyrządu do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa.	a) Niepewne mocowanie elementów nieruchomych. Luźna wtyczka w gnieździe elektrycznym.	X	X	
		b) Uszkodzenie lub zużycie izolacji. Może spowodować zwarcie.	X	X	
		c) Nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego. Światła hamowania „stop” przyczepy nie działają..		X	X
		d) Brak zabezpieczenia przed samoczynnym rozłączeniem.		X	
4.11. Złącza i przewody elektryczne	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku, obejmujące w niektórych przypadkach także komorę silnikową.	a) Niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów. Obluzowanie mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń. Przewody mogą dotykać gorących części, elementów obracających się lub podłoża: rozłączone złącza (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego).	X	X	X
		b) Niewielkie zużycie instalacji. Poważne zużycie instalacji. Skrajne zużycie instalacji w zakresie dotyczącym układu hamulcowego i kierowniczego.	X	X	X
		c) Uszkodzona lub zużyta izolacja. Może spowodować zwarcie. Bezpośrednie zagrożenie pożarem lub iskrzeniem.	X	X	X

		d) Brak połączenia elektrycznego silnika z nadwoziem, tzw. „masa”.		X	
4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Wysyła/ odbija czerwone światło do przodu lub białe światło do tyłu.	X		X
		b) Światło działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w § 13 oraz w załączniku nr 6 do rozporządzenia o warunkach technicznych. Liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną jasność światła; emitowanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu.	X		X
		c) Niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.	X		X
4.13. Akumulator(-y)	Kontrola organoleptyczna	a) Niepewne mocowanie. Niewłaściwe mocowanie. Może spowodować zwarcie.	X		X
		b) Wyciek, pęknięcie obudowy. Wyciek substancji niebezpiecznych.	X		X
		c) Uszkodzony wyłącznik akumulatora lub jego brak (jeżeli jest wymagany).			X
		d) Uszkodzone bezpieczniki (jeżeli są wymagane).			X
		e) Niewłaściwa wentylacja (jeżeli jest wymagana).			X
		f) Brak możliwości uruchomienia pojazdu.			X
4.14. Światła do jazdy dziennej Stan techniczny, działanie i rozmieszczenie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.			X
		b) Barwa inna niż biała.			X
		c) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.			X
		d) Podłączenie elektryczne niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.			X
		e) Nieodpowiednia powierzchnia świetlna.			X
		f) Obudowa świateł jazdy dziennej nieprawidłowo zamocowana do pojazdu.			X

		g) Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.		X	
4.15. Światło kierunkowe (tzw. szpeleracz), stan techniczny i działanie	Kontrola organoleptyczna	a) Obudowa światła kierunkowego nieprawidłowo zamocowana do pojazdu.		X	
		b) Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.		X	
		c) Światło zamontowane na innym pojeździe niż pojazd uprzywilejowany.	X		
4.16. Światła robocze, stan techniczny i działanie	Kontrola organoleptyczna	a) Światło zamontowane na innym pojeździe niż ciągnik rolniczy.		X	
		b) Obudowa świateł roboczych nieprawidłowo zamocowana do pojazdu.		X	
		c) Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.		X	
		d) Brak kontrolki włączenia świateł roboczych.		X	
4.17. Światła postojowe, stan techniczny, działanie i rozmieszczenie	Kontrola organoleptyczna.	a) Liczba świateł niezgodna z wymaganą przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		b) Barwa inna niż: - biała z przodu, - czerwona z tyłu, - żółta samochodowa z boku, jeśli światło jest połączone z kierunkowskazem bocznym.		X	
		c) Rozmieszczenie na pojeździe niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		d) Zamontowane na pojeździe samochodowym o długości przekraczającej 6,0 m i szerokości przekraczającej 2,0 m.		X	
		e) Obudowa świateł postojowych nieprawidłowo zamocowana do pojazdu.		X	
		f) Uszkodzone źródło światła lub obudowa lampy.		X	
5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE					
5.1. Osie					
5.1.1. Osie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania. Pojazd ustawiony na kanale przeglądowym lub dźwigniku. Stosowanie urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami jest zalecane, a obowiązkowe w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Pęknięcie lub odkształcenie osi.			X
		b) Niepewne mocowanie do pojazdu. Pogorszona stabilność toru jazdy, negatywny wpływ na działanie: nadmierny ruch względem mocowań.		X	X
		c) Niebezpieczna przeróbka ^{**} . Wpływ na stabilność toru jazdy, nieprawidłowe działanie, za małą odległość od innych części pojazdu lub od podłoża.		X	X
5.1.2. Zwrotnice	Kontrola organoleptyczna i	a) Pęknięcie zwrotnicy.			X
		b) Nadmierne zużycie sworznia zwrotnicy lub łożysk sworznia.		X	

	<p>sprawdzenie działania. Pojazd ustawiony na kanale przeglądowym lub dźwigniku. Stosowanie urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami na jest zalecane, a obowiązkowe, w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Do każdego koła przyłożyć siłę w kierunku wzdłużnym i poprzecznym i obserwować ruch między belką osi a zwrotnicą.</p>	<p>Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.</p>			X
		<p>c) Zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi.</p> <p>Prawdopodobieństwo obluzowania, pogorszenie stabilności toru jazdy.</p>		X	X
		<p>d) Luz sworznia zwrotnicy w osi</p> <p>Prawdopodobieństwo obluzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy.</p>		X	X
5.1.3. Łożyska kół	<p>Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania. Pojazd ustawiamy na kanale przeglądowym lub dźwigniku. Stosowanie urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami jest zalecane, a obowiązkowe w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony. Rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.</p>	<p>a) Zbyt duży luz na łożysku koła.</p> <p>Pogorszenie stabilności toru jazdy; niebezpieczeństwo zniszczenia.</p>		X	X
		<p>b) Łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone.</p> <p>Niebezpieczeństwo przegrzania; niebezpieczeństwo zniszczenia.</p>		X	X
		<p>c) Głośna praca łożyska.</p>		X	
5.2. Koła i opony					
5.2.1. Piasta koła	Kontrola organoleptyczna	<p>a) Brakujące lub obluzowane śruby lub nakrętki mocujące koła.</p> <p>Brak elementów mocujących koła lub obluzowanie w takim stopniu, że ma to bardzo poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.</p>		X	X

		b) Zużycie lub uszkodzenie piasty. Zużycie lub uszkodzenie piasty w sposób mający wpływ na bezpieczne mocowanie kół.		X	X
5.2.2. Koła	Kontrola organoleptyczna obu stron każdego koła pojazdu na kanale przeglądowym lub dźwigniku.	a) Pęknięcie, wada spawalnicza lub deformacje tarcz kół.			X
		b) Niewłaściwe zamocowanie pierścienia ustalającego oponę. Prawdopodobieństwo wypadnięcia.		X	X
		c) Znaczące odkształcenie lub zużycie koła. Wpływ na bezpieczne mocowanie do piasty; wpływ na bezpieczne mocowanie opony.		X	X
		d) rozmiar, kompletacja, kompatybilność lub typ koła niezgodny ze świadectwem homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu lub wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych – w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy.		X	
		e) Brak śrub mocujących lub niedokręcenie.			X
5.2.2.1. Zawieszenie kół, zwrotnice, wahacze, łożyska	Kontrola organoleptyczna kół, zwrotnic i wahaczy podczas energicznego szarpania kołem w kierunku pionowym oraz dookoła zwrotnicy.	a) Pęknięcia lub odkształcenia osi.		X	
		b) Pęknięcia lub widoczne odkształcenie zwrotnic lub wahaczy.		X	
		c) Nadmierny luz: na sworzniu zwrotnicy, na sworzniach wahaczy, w łożyskach kół.		X	
		d) Naprawy osi zwrotnic lub wahaczy wykonane techniką spawania lub zgrzewania.		X	
		e) Zgrzyty w łożysku wskazujące na uszkodzenie łożyska.		X	
5.2.3. Opony	Kontrola organoleptyczna. Pojazd ustawiony na kanale przeglądowym lub dźwigniku. Pomiar i regulacja ciśnienia powietrza w kołach pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t.	a) Rozmiar opony, indeks nośności, indeks prędkości lub znak homologacji niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy. Niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania, opona dotyka innych nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczną jazdę.		X	X
		b) Różne rozmiary opon na tej samej osi lub na kołach bliźniaczych.		X	
		c) Opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi.		X	
		d) Na pojeździe samochodowym o dwóch osiach są zamontowane opony: - diagonalne lub diagonalne z opasaniem na kołach tylnej osi, jeżeli na kołach przedniej osi znajdują się opony radialne, - diagonalne na kołach tylnej osi, jeżeli na kołach przedniej osi znajdują się opony diagonalne z opasaniem.		X	

		e) Znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony. Widoczny lub uszkodzony kord opony.		X	X
		f) Widoczny wskaźnik granicznego zużycia bieżnika opony, głębokość rzeźby bieżnika opony niezgodna z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	X
		g) Opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu (elastyczne fartuchy przeciwbłotne). Opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu (bez wpływu na bezpieczną jazdę).	X	X	X
		h) Opony bieżnikowane niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych. Pogłębienie bieżnika opony przez nacięcie poniżej dopuszczalnej granicy lub odsłonięta osnowa opony. Wpływ na warstwę ochronną kordu.		X X	X
		i) System monitorowania ciśnienia w oponie źle działa lub opona wyraźnie niedopompowana (o ile pojazd jest wyposażony). Wyraźnie nie działa. (o ile pojazd jest wyposażony).	X	X	
		j) Opony z umieszczonymi trwale, wystającymi na zewnątrz przeciwślizgowymi elementami metalowymi.		X	
		k) Na osi zamontowane są opony nieprzeznaczone dla danego rodzaju osi (napędowa, nienapędowa itd.).		X	
		l) Opona uszkodzona (przebita, nieszczelna).		X	
		m) Opony różnej konstrukcji na osiach wchodzących w skład osi wielokrotnej, z zastrzeżeniem, że na kołach jednej osi pojazd nie może być wyposażony w opony różnej konstrukcji, w tym o różnej rzeźbie bieżnika.		X	
		n) Opony, których wskaźniki pokazują graniczne zużycie, a w odniesieniu do opon niezaopatrzonych w takie wskaźniki - o rzeźbie bieżnika mniejszej niż 1,6 mm na 3/4 szerokości środkowej części opony.			X
		o) Opony o widocznych pęknięciach odsłaniających lub		X	

		naruszających ich osnowę albo odkształcone.			
5.3. Zawieszenie					
5.3.1. Resory i stabilizatory	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku. Stosowanie urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami jest dozwolone, a obowiązkowe w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony.	a) Niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi. Widoczne względne przemieszczanie się. Mocowania bardzo poważnie obluzowane.		X	X
		b) Uszkodzenie lub pęknięcie części resoru. Bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych.		X	X
		c) Brak resoru. Bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych.		X	X
		d) Niebezpieczna przeróbka ^{**)} . Niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ resorujący nie działa.		X	X
5.3.2. Amortyzatory	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku.	a) Niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi. Obluzowany amortyzator.	X		
		b) Amortyzator jest uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie.		X	
5.3.2.1.. Pomiar skuteczności tłumienia zawieszenia (dotyczy tylko samochodu osobowego)	Sprawdzenie na stanowisku wyposażonym w urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia zawieszenia. Uwaga: - pomiary wykonuje się po uprzednim wyregulowaniu ciśnienia w ogumieniu do wartości nominalnej dla danego pojazdu; - pomiary wykonuje się dla pojazdu nieobciążonego, z wyjątkiem masy kierującego, oraz dla pojazdów o masie własnej mniejszej niż 900 kg, dla których dopuszcza się obciążenie tylnej osi masą równoważną masie dwóch osób.	Wyniki badań nie są zgodne z wymaganiami podawanymi przez producenta pojazdu lub producenta urządzenia kontrolnego, o ile działa według metody innej niż EUSAMA. Wyniki badań nie są zgodne z zasadami oceny według metody E USAMA: a) stopień przylegania koła do podłoża jest mniejszy niż: - 15% dla pojazdu o masie własnej nie większej niż 900 kg, - 20% dla pojazdu o masie własnej większej niż 900 kg i nie większej niż 1 500 kg, - 25% dla pojazdu o masie własnej większej niż 1 500 kg; b) względna wartość różnicy stopnia przylegania kół na tej samej osi jest większa niż 30% wartości większej, w przypadku gdy mniejszy stopień przylegania koła na tej samej osi nie przekracza 35%, c) bezwzględna wartość różnicy stopnia przylegania kół na tej samej osi jest większa niż 15%, w przypadku gdy mniejszy stopień przylegania koła na tej samej osi przekracza 35%.		X	X

5.3.3. Drażki skrotne, drażki reakcyjne, wahacze	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przegladowym lub na dzwigniku. Stosowanie urzadzeń do wymuszania szarpnieć kołami jest dozwolone, a obowiazkowe w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie calkowitej przekraczajacej 3,5 tony.	a) Niepewne mocowanie czesci do podwozia lub osi. Prawdopodobienstwo obluzowania; pogorszenie stabilnosci toru jazdy.		X	X
		b) Uszkodzenie lub nadmierna korozja elementu. Wplyw na stabilnosc elementu lub jego pekniecie.		X	X
		c) Niebezpieczna przerobka **). Niewystarczajacy odstep od innych czesci pojazdu; układ nie dziala.		X	X
5.3.4. Sworznie wahaczy	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przegladowym lub na dzwigniku. Stosowanie urzadzeń do wymuszania szarpnieć kołami jest dozwolone, a obowiazkowe w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie calkowitej przekraczajacej 3,5 tony.	a) Nadmierne zuzycie sworznia lub lozysk sworznia lub sworzni wahaczy. Prawdopodobienstwo obluzowania; pogorszenie stabilnosci toru jazdy.		X	X
		b) Powazne zuzycie oslony gumowej. Brak lub pekniecie oslony gumowej.	X	X	
5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	Kontrola organoleptyczna.	a) Układ nie dziala.			X
		b) Uszkodzenie, przerobka lub zuzycie dowolnego elementu w stopniu mogacym miec niekorzystny wplyw na dzialanie układu. Powazny wplyw na dzialanie układu.		X	X
		c) Slyzalny wplyw powietrza z układu.		X	
6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA					
6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane					
6.1.1. Stan ogolny	Kontrola organoleptyczna. pojazdu na kanale przegladowym lub na dzwigniku.	a) Niewielkie pekniecie lub odkształcenie podluznic lub poprzecznic. Powazne pekniecie lub odkształcenie podluznic lub poprzecznic.		X	X
		b) Niepewne mocowanie plyt wzmacniajacych lub polaczeń. Większość mocowań obluzowana. Niewystarczajaca wytrzymałosc czesci.		X	X
		c) Nadmierna korozja majaca wplyw na sztywnosc konstrukcji. Niewystarczajaca wytrzymałosc czesci.		X	X
6.1.2. Rury	Kontrola organoleptyczna.	a) Nieszczelnosc lub niepewne mocowanie układu wydechowego.		X	

wydechowe i tłumiki	pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku.	b) Spaliny przedostają się do wnętrza kabiny lub przedziału dla pasażerów. Zagrożenie zdrowia dla osób znajdujących się w pojeździe.		X	
6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiorniki i przewody paliwowe do celów grzewczych)	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania. Pojazd umieszczony na kanale przeglądowym lub na dźwigniku; w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG/LNG należy zastosować elektroniczny detektor gazu do kontroli szczelności instalacji gazowej.	a) Niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych, stwarzające szczególne zagrożenie pożarowe.			X
		b) Wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieszczelny. Ryzyko pożaru. Nadmierny wyciek materiałów niebezpiecznych.		X	X
		c) Przetarcie przewodów. Uszkodzenie przewodów.	X		X
		d) Nieprawidłowe działanie zaworu odcinającego paliwo (jeżeli jest wymagany).		X	
		e) Zagrożenie pożarowe z powodu: - wycieku paliwa, - niewłaściwego oddzielenia zbiornika paliwa lub układu wydechowego, - stanu komory silnikowej.			X
		f) Układ zasilania gazem LPG/CNG/LNG niezgodny z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.			X
		g) Nadmierna korozja zbiornika.		X	
6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne, urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd	Kontrola organoleptyczna	a) Obluzowane lub uszkodzone elementy grożące uszkodzeniem ciała w przypadku zahaczenia lub uderzenia. Części grożące odpadnięciem; znaczne pogorszenie spełnianej funkcji.		X	X
		b) Urządzenie niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych (jeżeli są wymagane; zderzak tylny lub boczne urządzenia ochronne).		X	
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego (jeżeli występuje)	Kontrola organoleptyczna	a) Uchwyt koła w złym stanie.	X		
		b) Pęknięte lub niepewne mocowanie uchwytu.		X	
		c) Koło zapasowe nie trzyma się w uchwycie i grozi wypadnięciem. wysokie ryzyko odpadnięcia.		X	X
6.1.6. Urządzenia sprzęgające i urządzenia przeznaczone do ciągnięcia	Kontrola organoleptyczna pod kątem zużycia i prawidłowego działania, ze szczególnym uwzględnieniem zamontowanych urządzeń zabezpieczających	a) Uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu (jeżeli nie jest używany). Uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu (jeżeli jest używany).		X	X

	i działania wskaźników pomiarowych.	b) Nadmierne zużycie elementu. Poniżej zużycia granicznego.		X	X
		c) Uszkodzone mocowanie. Obluzowane mocowanie z wysokim ryzykiem odpadnięcia.		X	X
		d) Brak lub nieprawidłowe działanie urządzenia zabezpieczającego.		X	
		e) Co najmniej jeden wskaźnik prawidłowego zapięcia sprzęgu nie działa.		X	
		f) Elementy sprzęgu zasłaniają tablicę rejestracyjną lub światła pojazdu (kiedy sprzęg nie jest wykorzystywany). Nieczytelna tablica rejestracyjna (kiedy sprzęg nie jest wykorzystywany).	X	X	
		g) Niebezpieczna przeróbka ^{**)} (części drugorzędne). Niebezpieczna przeróbka ^{**)} (części główne).		X	X
		h) Urządzenie sprzęgające o nieodpowiedniej wytrzymałości.		X	
		i) Brak zaczepów do holowania (o ile są wymagane).		X	
		6.1.7. Przeniesienie napędu	Kontrola organoleptyczna.	a) Obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające. Obluzowane lub brakujące śruby zabezpieczające w takim stopniu, że poważnie zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu drogowego.		X	X
b) Nadmierne zużycie łożysk wału napędowego. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia.				X	X
c) Nadmierne zużycie przegubów wału napędowego (uniwersalnych) lub łańcuchów /pasów napędowych. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia.				X	X
d) Zły stan przegubów elastycznych. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia.				X	X
e) Uszkodzony lub wygięty wałek lub półoś.				X	

		f) Pęknięcie lub zły stan obudowy łożyska. Bardzo poważne ryzyko obluzowania lub pęknięcia.		X	X
		g) Poważne zużycie osłony gumowej. Brak lub pęknięcie osłony gumowej.	X	X	
		h) Niedozwolona prawem przeróbka układu napędowego.		X	
6.1.8. Mocowanie silnika	Kontrola organoleptyczna bez konieczności stosowania kanału przeglądowego lub dźwignika.	Mocowania zużyte, wyraźne i poważnie uszkodzone. Mocowanie obluzowane lub pęknięte.		X	X
6.1.9 Praca silnika	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) przeróbka jednostki sterującej wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko b) przeróbka silnika wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko		X	X
6.1.10. Zaczep pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, autobusu, kolejki turystycznej	Kontrola organoleptyczna	a) Niepewne mocowanie do pojazdu. b) Brak tabliczki znamionowej. c) Brak certyfikatu (znaku bezpieczeństwa) lub homologacji. d) Nieprawidłowe działanie połączenia elektrycznego. e) Brak adnotacji „HAK” w dowodzie rejestracyjnym.	X	X	X
6.2. Kabina i nadwozie					
6.2.1. Stan ogólny	Kontrola organoleptyczna. Pojazd umieszczony na kanale przeglądowym lub na dźwigniku.	a) Obluzowana lub uszkodzona część nadwozia grożąca uszkodzeniem ciała. Grozi odpadnięciem. b) Słupki nadwozia pęknięte, skorodowane, uszkodzone. Pogorszona stabilność. c) Do wnętrza przedostają się spaliny z układu wydechowego lub z silnika. Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	X

		d) Niebezpieczna przeróbka ^{**}). Za mały odstęp od obracających lub poruszających się części lub nawierzchni drogi.		X	X
6.2.2. Mocowania	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku-	a) Niepewne mocowania nadwozia lub kabiny. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) Wyraźne przesunięcie nadwozia/kabiny względem podwozia.		X	
		c) Niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzecznicy ramy podwozia oraz w przypadku gdy są symetryczne. Niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzecznicy ramy podwozia w takim stopniu, że poważnie zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu drogowego.		X	X
		d) Nadmierna korozja punktów mocowania nadwozia samonośnego. Pogorszona stabilność.		X	X
		e) W samochodzie ciężarowym brak trwałej przegrody o odpowiedniej wytrzymałości rozdzielającej pomieszczenie przeznaczone do przewozu osób od przestrzeni ładunkowej (o ile jest wymagana).		X	
		f) Brak kabiny lub ramy ochronnej do ciągnika rolniczego (o ile jest wymagana).		X	
		g) Uszkodzenia zwiększające ryzyko uwięzienia pasażerów lub poranienia przechodniów w razie wypadku.			X
		h) Brak zabezpieczenia pokrywy przedniej przed samoczynnym otwarciem.			X
		6.2.3. Drzwi i zamki	Kontrola organoleptyczna.	a) Drzwi źle się otwierają lub zamykają.		X
b) Drzwi grożą samoczynnym otwarciem lub pozostają niedomknięte (drzwi przesuwne). Drzwi grożą samoczynnym otwarciem lub pozostają niedomknięte (drzwi uchylne).				X	X
c) Zniszczone drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi.	X				

		Brakujące lub obluźwane drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi.		X	
6.2.4. Podłoga	Kontrola organoleptyczna pojazdu na kanale przeglądowym lub na dźwigniku.	Niepewne mocowanie lub zły stan techniczny podłogi. Niewystarczająca stabilność.		X	X
6.2.5. Siedzenie kierowcy	Kontrola organoleptyczna	a) Konstrukcja siedzenia uszkodzona. Mocowanie siedzenia obluźwane.		X	X
		b) Nieprawidłowe działanie regulacji ustawienia siedzenia. Siedzenie przemieszcza się lub nie można unieruchomić oparcia.		X	X
		c) Złe zamocowanie grożące samoczynnym przemieszczaniem.		X	
		d) Brak zagłówków siedzeń (jeżeli są wymagane).		X	
		e) Mocowanie siedzeń w miejscach nieprzewidzianych do tego konstrukcyjnie dla danego typu pojazdu.		X	
		f) Śruby mocujące siedzenia bez oznaczenia cech wytrzymałościowych.		X	
		6.2.6. Pozostałe siedzenia	Kontrola organoleptyczna.	a) Siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części drugorzędne). Siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części główne).	X
		b) siedzenia zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Przekroczona dozwolona liczba siedzeń; mocowanie siedzeń w miejscach niezgodnych ze świadectwem homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu.		X	
		c) Nieprawidłowe działanie elementów regulacji i ustawienia siedzenia.		X	
		d) Złe zamocowanie grożące samoczynnym przemieszczaniem.		X	
		e) Brak zagłówków siedzeń (jeżeli są wymagane).		X	
		f) Śruby mocujące siedzenia bez oznaczenia cech wytrzymałościowych.		X	

6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Nieprawidłowe działanie co najmniej jednego wskaźnika lub przyrządu niezbędnego do bezpiecznego użytkowania pojazdu. Wpływ na bezpieczne działanie.		X	
6.2.8 Stopnie kabiny i poręcze	Kontrola organoleptyczna	a) Niepewne mocowanie stopnia lub poręczy. Niewystarczająca stabilność.	X		
		b) Stopień lub poręcz w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników.		X	
		c) Brak stopni/stopnia.		X	
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	Kontrola organoleptyczna	a) Uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia.		X	
		b) Dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z przepisami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych pojazdów. Zamontowane części mogą spowodować uszkodzenie ciała; wpływ na bezpieczeństwo użytkowania.	X		X
		c) Wycieki z układów hydraulicznych. Nadmierne wycieki materiałów niebezpiecznych.	X		X
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń; grozi odpadnięciem.	X		X
		b) Fartuchy przeciwbłotne zbyt blisko opony/koła. Błotnik zbyt blisko opony/koła.	X		X
		c) Niezgodność z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Niewystarczająca osłona całej szerokości opony.	X	\	X
6.2.11. Podpórka centralna, podpórka boczna w pojeździe dwukołowym	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części.		X	
		b) Niezgodna z zasadami techniki zmiana konstrukcyjna.		X	
		c) Ryzyko rozłożenia, podczas gdy pojazd jest w ruchu.			X
6.2.12. Uchwyty i podnóżki	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak, obłuzowanie lub znaczące skorodowanie części.		X	
		b) Nieprawidłowa zmiana konstrukcyjna.		X	
6.2.13. Wyjście bezpieczeństwa	Kontrola organoleptyczna.	Brak wyjść bezpieczeństwa, niewłaściwie urządzone, za mała ich liczba lub brak oznakowania.		X	

6.3. Wymiary zewnętrzne, oznakowanie	Pomiary wymiarów zewnętrznych (pomiar tylko w uzasadnionych przypadkach).	a) Niezgodne z przepisami szerokość, wysokość lub długość pojazdu.		X	
		b) Brak oznakowania pojazdu wolno poruszającego się, długiego i ciężkiego lub oznakowanie niezgodne z przepisami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
6.4. Wózek boczny motocykla	Kontrola organoleptyczna.	Wózek motocykla umieszczony po lewej stronie.		X	
6.5. Urządzenia techniczne podlegające organom dozoru technicznego stanowiące wyposażenie pojazdu	Sprawdzenie dokumentów wykonane jest przed przystąpieniem do badania technicznego pojazdu.	Brak ważnego w dniu badania technicznego dokumentu stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego.		X	
7. INNE WYPOSAŻENIE					
7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa					
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć	Kontrola organoleptyczna.	a) Znacznie uszkodzony punkt kotwiczenia pasów bezpieczeństwa. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) Obluzowane punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa.		X	
7.1.2. Stan ogólny pasów i zapięć	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany.		X	
		b) Uszkodzenie pasów bezpieczeństwa. Przecięcie lub oznaki rozciągnięcia pasa.	X		
		c) Pas bezpieczeństwa niezgodny z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zapięcia pasa bezpieczeństwa.		X	
		e) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zwijacza pasa bezpieczeństwa.		X	
		f) Brak miejsc kotwiczenia pasów.		X	
		g) Punkty kotwiczenia w miejscach nieprzewidzianych przez producenta pojazdu.		X	
		h) Śruby mocujące bez oznaczenia cech wytrzymałościowych.		X	
		i) Brak oznaczeń homologacyjnych pasów.		X	
		j) Brak, uszkodzone lub zamontowane niezgodnie z wytycznymi producenta urządzenie do regulacji siły napięcia pasów.		X	
		k) Pirotechniczne napinacze pasów bezpieczeństwa wskazują na ich użycie (o ile występują).		X	
l) Pirotechniczne napinacze pasów bezpieczeństwa wskazują na ich użycie (o ile występują).		X			
7.1.3. Ogranicznik naprężenia pasów	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego	a) Brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego		X	

bezpieczeństwa	interfejsu.	interfejsu pojazdu.			
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak napinacza lub napinacz niezgodny z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
7.1.5. Poduszki powietrzne (jeśli zainstalowane w pojeździe)	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak poduszek lub poduszki niezgodne z typem pojazdu.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
		c) Poduszka wyraźnie nie działa.		X	
7.1.6. System poduszki powietrznej SRS	Kontrola organoleptyczna wskaźnika awarii układu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Wskaźnik autodiagnostyki układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	
		b) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.			X
7.2. Gaśnica (jeżeli wymagana)	Kontrola organoleptyczna	a) Brak gaśnicy.		X	
		b) Gaśnica niezgodna z wymaganiami. Jeżeli jest wymagana (np. taksówki, autobusy, autokary, itp).	X		
7.3. Zamki i zabezpieczenie przed kradzieżą	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa.	X		
		b) Uszkodzone. Samoczynne zamykanie lub blokowanie drzwi.		X	X
7.4. Trójkąt ostrzegawczy (jeżeli wymagany)	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak lub trójkąt niekompletny.	X		
		b) Brak znaku homologacji.	X		
7.5. Apteczka pierwszej pomocy (jeżeli wymagana)	Kontrola organoleptyczna.	Brak apteczki.	X		
7.6. Kliny (podpórki) zabezpieczające koła (jeżeli wymagane)	Kontrola organoleptyczna.	Brak lub w złym stanie technicznym.		X	
7.7. Sygnał dźwiękowy	Sprawdzenie działania, ocena tonu i poziomu dźwięku sygnału, dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale III	a) Nie działa prawidłowo. Nie działa w ogóle.	X		
		b) Niepewne działanie przycisku sygnału.	X	X	

	załącznika.	c) Sygnał niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych. Emitowany dźwięk można pomylić z ostrzegawczymi sygnałami dźwiękowymi przewidzianymi dla pojazdów uprzywilejowanych.	X				X	
7.8. Prędkościomierz	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania w czasie jazdy lub za pomocą przyrządów elektronicznych.	a) Zamontowany nieprawidłowo. Brak (jeżeli jest wymagany).	X				X	
		b) Nie działa prawidłowo. Nie działa w ogóle.	X				X	
		c) Brak wystarczającego podświetlenia. Całkowity brak podświetlenia.	X				X	
		d) Brak wyskalowania prędkościomierza w km/h albo jednocześnie w km/h i mph.					X	
		e) Prędkościomierz umieszczony poza polem widzenia kierowcy.					X	
7.9. Tachograf (jeżeli jest zamontowany/ wymagany)	1. Sprawdzenie, czy jest zainstalowany tachograf - o ile jest to możliwe. 2. Sprawdzenie, czy nie zostały naruszone plomby lub inne środki zabezpieczające przed nieuprawnioną manipulacją - o ile jest to możliwe.	a) Zamontowany niezgodnie z wymaganiami.					X	
		b) Nie działa.					X	
		c) Brak plomb lub plomby uszkodzone.					X	
		d) Brak tabliczki kalibracyjnej (lub legalizacyjnej), dane nieczytelne lub kalibracja (legalizacja) nieważna.					X	
		e) Wyraźnie oznaki manipulacji lub ingerencji przez osoby niepowołane.					X	
		f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.					X	
7.10. Ogranicznik prędkości (jeżeli jest zamontowany/ wymagany)	1. Sprawdzenie, czy zainstalowany jest ogranicznik prędkości – o ile jest to możliwe. 2. Sprawdzenie ważności tabliczki ogranicznika prędkości ¹⁾ – o ile występuje. 3. Sprawdzenie, czy ogranicznik prędkości uniemożliwia przekroczenie	a) Ogranicznik zamontowany niezgodnie z wymaganiami ustawy – Prawo o ruchu drogowym.					X	
		b) Ogranicznik wyraźnie nie działa.					X	
		c) Złe ustawienie prędkości granicznej (jeżeli jest sprawdzane).					X	
		d) Brak plomb lub plomby uszkodzone.					X	
		e) Brak ważnej tabliczki kalibracyjnej ¹⁾ , tabliczka nieczytelna..					X	
		f) Rozmiar opon niezgodny z parametrami kalibracji.					X	

	nie określonych wartości prędkości – o ile jest to możliwe. 4.Sprawdzenie, czy na ograniczniku prędkości nie zostały naruszone plomby lub inne środki zabezpieczające przed nieuprawnioną manipulacją – o ile jest to możliwe.	g) Brak ogranicznika prędkości – jeżeli jest wymagany.		X	
7.11. Licznik przebiegu pojazdu (drogomierz), jeżeli występuje	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Wyraźne oznaki manipulacji (oszustwo), w celu zmniejszenia zapisu przebiegu pojazdu lub przedstawienia niewłaściwego zapisu przebiegu pojazdu.		X	
		b) Wyraźnie nie działa.		X	
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC), jeżeli jest zamontowany/ wymagany	Kontrola organoleptyczna lub przy użyciu elektronicznego interfejsu.	a) Brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół.		X	
		b) Uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej.		X	
		c) Brak lub uszkodzenie innych elementów.		X	
		d) Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika.		X	
		e) Wskaźnik samodiagnostyki układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie.		X	
		f) System wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
8. UCIAŻLIWOŚĆ					
8.1. Hałas					
8.1.1. Układ tłumienia hałasu	Ocena subiektywna (jeżeli w ocenie diagnosty hałas jest na granicy dopuszczalności, powinien wykonać statyczny pomiar hałasu emitowanego przez stojący pojazd za pomocą miernika poziomu dźwięku). Oceny i pomiaru hałasu zewnętrznego na postoju dokonuje się zgodnie ze szczegółowych sposobem	Poziom hałasu przekracza wartości określone w rozporządzeniu o warunkach technicznych.		X	
		Obluzowanie, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyraźna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu. Bardzo poważne ryzyko odpadnięcia.		X	X

	określonym w dziale III załącznika.				
8.2. Emisja spalin					
8.2.1. Emisja spalin z silników z zapłonem iskrowym					
8.2.1.1. Urządzenia do redukcji emisji spalin	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia do redukcji emisji spalin, przeróbka urządzenia lub wyraźne nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.		X	
8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych	Pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale IV załącznika.	Emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza wartości dopuszczalne określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz ich niezbędnego wyposażenia.		X	
		a) System OBD wskazuje kody usterek związane z emisją.		X	
8.2.2. Emisja spalin z silników z zapłonem samoczynnym					
8.2.2.1. Urządzenia do redukcji emisji spalin	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak fabrycznie montowanego urządzenia do redukcji emisji spalin lub wyraźne nieprawidłowe działanie urządzenia.		X	
		b) Nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin.		X	
8.2.2.2. Zadymienie spalin Niniejszego wymagania nie stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do	Pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale IV załącznika.	a) Poziom zadymienia spalin przekracza wartość umieszczoną na tabliczce znamionowej pojazdu. W przypadku braku określenia poziomu zadymienia spalin na tabliczce znamionowej przekracza odpowiednią wartość określoną w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych.		X	
		b) Poziom zadymienia spalin dla pojazdów o poziomie emisji Euro 5 lub Euro 6 przekracza wartość o której mowa w § 14.1 pkt. 3 Działu IV (co wskazuje na niesprawne lub usunięte urządzenie do redukcji emisji spalin)		X	

ruchu przed 1 stycznia 1980 r.					
8.2.2.2.1. Ocena układów ograniczających emisję za pomocą odczytu OBD	W odniesieniu do pojazdów o poziomie emisji, Euro 4, 5 i Euro 6 odczyt zapisów systemu OBD	System OBD wykazuje kody usterek związane z emisją.		X	
8.3. Inne pozycje związane z ochroną środowiska					
8.3.1 Wycieki płynów	Kontrola organoleptyczna.	Każdy nadmierny wyciek płynu, innego niż woda, który może zagrażać środowisku lub stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi. Stałe powstawanie kropli, które stanowi bardzo poważne ryzyko dla środowiska lub bezpieczeństwa.		X	X
9. WARUNKI DODATKOWE DOTYCZĄCE POJAZDÓW KATEGORII M ₂ , I M ₃ DO PRZEWOZU OSÓB ORAZ TROLEJBUSU					
9.1. Drzwi					
9.1.1. Drzwi wejściowe i wyjściowe	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Zły stan techniczny.	X		
		Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.		X	
		c) Uszkodzenie awaryjnego otwierania drzwi.		X	
		d) Uszkodzenie urządzeń do zdalnego sterowania drzwi lub urządzeń ostrzegawczych.		X	
		e) Rozwiązanie techniczne niezgodne z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X		
		Niewystarczająca szerokość drzwi.		X	
f) Brak co najmniej dwojga drzwi autobusie regularnej komunikacji miejskiej lub publicznej.		X			
g) Brak gaśnicy.		X			
9.1.2. Wyjścia awaryjne	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Nieczytelne znaki wyjścia awaryjnego.	X		

		Brak znaków wyjścia awaryjnego.		X	
		c) Brak młotka do wybicia szyby lub ekwiwalentnej metody jej usunięcia.	X		
		d) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.	X		
		Niewystarczająca szerokość lub zablokowany dostęp.		X	
		e) Brak wyjść awaryjnych, niewłaściwie urządzone, za małą ich liczbą.		X	
9.2. Odmgławianie i odmrażanie szyb	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie.	X		
		Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu.		X	
		b) Przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego.		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.			X
		c) Uszkodzenie układu odmrażania szyb (jeżeli jest wymagany).		X	
9.3. Wentylacja i ogrzewanie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Brak lub nieprawidłowe działanie.	X		
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.		X	
		b) Przedostawanie się toksycznych gazów lub spalin do wnętrza przedziału kierowcy lub przedziału pasażerskiego.		X	
		Zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe.			X
		c) Brak zabezpieczenia rozgrzanych elementów przed bezpośrednim kontaktem z pasażerem pojazdu.		X	
9.4. Siedzenia					
9.4.1. Siedzenia pasażerów (w tym siedzenia dla personelu pomocniczego)	Kontrola organoleptyczna.	a) Siedzenia składane (jeżeli są dozwolone) nie działają prawidłowo.	X		
		Siedzenia blokują wyjście awaryjne.		X	
		b) Niepewne mocowanie lub uszkodzenie siedzeń.		X	
		c) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
9.4.2. Siedzenie kierowcy (dodatkowe wymogi)	Kontrola organoleptyczna.	a) Uszkodzenie urządzeń specjalnych, takich jak osłona przeciwsłoneczna lub ekran chroniący przed oślepieniem.	X		
		Zakłócone pole widzenia.		X	
		b) Urządzenia chroniące kierowcę niepewnie zamocowane.	X		
		Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.			

				X	
9.5. Oświetlenie wewnętrzne i urządzenia do wyświetlania celu podróży	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	Urządzenie uszkodzone lub nieprawidłowe działanie. Nie działa w ogóle.	X	X	
9.6. Przejścia, miejsca dla pasażerów stojących	Kontrola organoleptyczna.	a) Niepewne zamocowanie podłogi. Wpływ na stabilność.		X	X
		b) Uszkodzone poręcze lub uchwyty. Niepewne lub niemożliwe użycie.	X	X	
		c) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych. Niewystarczająca szerokość lub przestrzeń.	X	X	
9.7. Schody i stopnie	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania (w miarę możliwości).	a) Zły stan techniczny lub uszkodzenia. Uszkodzone. W stopniu wpływającym na stabilność.	X	X	X
		b) Nieprawidłowe działanie stopni chowanych.		X	
		c) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych. Niewystarczająca szerokość lub przekroczona dozwolona wysokość.	X	X	
9.8. System komunikacji z pasażerami	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	System uszkodzony. Nie działa w ogóle.	X	X	
9.9. Wyposażenie dodatkowe	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak tablic kierunkowych (dot. autobusu regularnej komunikacji, publicznej), tablice błędne lub nieczytelne.	X		
		b) Niezgodność z wymaganiami rozporządzenia o warunkach technicznych. Nieprawdziwe informacje.	X	X	
		c) Brak gaśnic, zasłony za miejscem kierowcy, apteczki, koła zapasowego.		X	
		d) Brak napisu wskazującego dopuszczalną liczbę miejsc do siedzenia i do stania albo napis jest nieczytelny.		X	

		e) Siedzenia nie odpowiadają wymaganiom przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		f) Brak pasów bezpieczeństwa na siedzeniach skierowanych do przodu – o ile dotyczy.		X	
		g) Brak miejsc do umieszczenia tablic kierunkowych w autobusie regularnej komunikacji publicznej.		X	
9.10. Warunki dotyczące przewozu dzieci (autobus szkolny)					
9.10.1. Drzwi	Kontrola organoleptyczna.	Drzwi nie spełniają szczegółowych wymagań rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
9.10.2. Oznakowanie, wyposażenie.	1. Kontrola organoleptyczna. 2. Porównanie oznakowania i wyposażenia pojazdu z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych.	a) Brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego, lub wyposażenie niezgodne z wymogami.		X	
		b) Siedzenia nie spełniają dodatkowych wymagań.		X	
		c) Brak miejsca do umieszczenia tablicy informacyjnej.		X	
		d) Brak lub nie działający sygnał akustyczny cofania.		X	
		e) Brak lub nie działające urządzenie zapobiegające przed ruszeniem pojazdu z otwartymi drzwiami.		X	
		f) Okna umożliwiają wychylenie się na zewnątrz.		X	
		g) Brak oznakowanej przestrzeni dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim.	X		
9.11. Warunki dotyczące przewozu osób niepełnosprawnych					
9.11.1. Drzwi, rampy i podnośniki	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na bezpieczne działanie.	X		X
		b) Zły stan techniczny. Wpływ na stabilność. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X		X
		c) Uszkodzenie urządzeń sterujących. Wpływ na bezpieczne działanie.	X		X
		d) Uszkodzenie urządzeń ostrzegawczych. Nie działają w ogóle.	X		X
		a) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na bezpieczne działanie.	X		X
9.11.2. Urządzenia zabezpieczające dla wózków	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania, w miarę możliwości.	a) Nieprawidłowe działanie. Wpływ na bezpieczne działanie.	X		X

inwalidzkich Mocowania do wózków inwalidzkich		b) Zły stan techniczny. Wpływ na stabilność. Prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń.	X		
		c) Uszkodzenie urządzeń sterujących. Wpływ na bezpieczne działanie.	X		X
		d) Niezgodne z zasadami techniki.			X
					X
9.11.3. Wyposażenie sygnalizacyjne i specjalne	Kontrola organoleptyczna.	Brak wyposażenia sygnalizacyjnego lub specjalnego lub wyposażenie niezgodne z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu o warunkach technicznych.			X
9.12. Inne wyposażenie specjalne					
9.12.1. Instalacje do przygotowywania posiłków	Kontrola organoleptyczna.	a) Instalacja niezgodna z zasadami bezpieczeństwa użytkowania.			X
		b) Instalacja uszkodzona stopniu stwarzającym zagrożenie dla użytkowników.			X
9.12.2. Instalacja sanitarna	Kontrola organoleptyczna.	Instalacja niezgodna z wymaganiami sanitarnymi. Prawdopodobieństwo stworzenia obrażeń.	X		X
9.12.3. Inne urządzenia (np. systemu audiowizualne)	Kontrola organoleptyczna.	Niezgodność z zasadami bezpieczeństwa użytkowania- Wpływ na bezpieczne działanie pojazdu.	X		X
9.12.4. Wyposażenie dodatkowe	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak gaśnic, zasłony za miejscem kierowcy, apteczki, koła zapasowego (jeżeli jest wymagane).			X
		b) Brak napisu wskazującego dopuszczalną liczbę miejsc do siedzenia i do stania albo napis jest nieczytelny.			X
10. POZOSTAŁE WARUNKI DODATKOWE					
10.1. Pojazd przeznaczony do wykonywania czynności na drodze oraz inne pojazdy, na które ze względu na bezpieczeństwo ruchu należy zwracać szczególną uwagę	Kontrola organoleptyczna	a) Brak lub niedziałający błyskowy sygnał świetlny barwy żółtej samochodowej.			X
		b) Brak oznakowania pojazdu pomocy drogowej.			X
		c) Brak oznakowania części wystających poza obrys lub ich oświetlenia (jeżeli jest wymagane).			X
		d) Brak wyposażenia, o którym mowa w rozporządzeniu o warunkach technicznych.			X

10.2. Samochód ciężarowy, przyczepa ciężarowa rolnicza, przystosowane do przewozu osób	Kontrola organoleptyczna	a) Brak stopni lub drabinki.		X	
		b) Brak oświetlenia wnętrza.		X	
		c) Brak okienka służącego do oświetlania i do przewietrzania.		X	
		d) Ławki o nieodpowiednich wymiarach lub niewłaściwie rozmieszczone.		X	
		e) Brak lub nie działające urządzenia sygnalizacyjne zapewniające łączność z kierowcą.		X	
		f) Brak koła zapasowego, apteczki, gaśnic.		X	
		g) Brak oznakowania pojazdu.		X	
10.3. Ciągnik rolniczy wchodzący w skład kolejki turystycznej	Kontrola organoleptyczna	a) Brak ograniczenia prędkości konstrukcyjnej do 25 km/h potwierdzone opinią rzeczoznawcy samochodowego.		X	
		b) Niespełnienie wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5a ustawy.		X	
10.4. Pojazd wolnobieżny, przyczepa, wchodzące w skład kolejki turystycznej	Kontrola organoleptyczna i pomiary.	Niespełnienie wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5a ustawy.		X	
10.5. Pojazd przystosowany do zasilania gazem	Oględziny zewnętrzne instalacji na wolnym powietrzu. Kontrola szczelności za pomocą urządzeń lub roztworu wodnego mydła. Kontrolę instalacji zasilania gazem przeprowadza się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale V załącznika. <i>Uwaga:</i> Jakiegokolwiek badania techniczne pojazdu na stanowisku kontrolnym z nieszczelną instalacją zasilania gazem są	a) Dokument wydany przez Transportowy Dozór Techniczny na zbiornik lub butlę jest nieważny, brak tabliczki znamionowej zbiornika lub butli.		X	
		b) Wynik badania uznaje się za pozytywny, jeżeli podczas kontroli nie stwierdzono żadnego odchylenia od wymagań określonych w dziale V załącznika.		X	
		c) Wartość emisji zanieczyszczeń gazowych spalin, zmierzona zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w dziale IV załącznika, nie może przekraczać dopuszczalnego dla danego pojazdu poziomu, zarówno przy zasilaniu gazem, jak i paliwem bazowym.		X	
		d) Brak odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie.		X	

	zabronione.				
10.6. Pojazd wyposażony w „HAK”	Kontrola organoleptyczna.	a) Nieprawidłowy montaż.		X	
		b) Brak tabliczki znamionowej.		X	
		c) Brak oznaczenia potwierdzającego spełnienie wymagań homologacyjnych.		X	
10.7. Taksówka	Kontrola organoleptyczna.	1. Brak taksometru elektronicznego z ważnym dowodem legalizacji.		X	
		2. Brak gaśnicy, apteczki, koła zapasowego lub koła dojazdowego lub zestawu naprawczego.		X	
		3. Światło "TAXI" nieprawidłowo podłączone lub umieszczone.		X	
		4. Napisy niezwiązane z działalnością przewoźnika umieszczone na świetle "TAXI".		X	
10.8. Pojazd uprzywilejowany	Kontrola organoleptyczna	1. Brak lub niedziałające dźwiękowe sygnały ostrzegawcze.		X	
		2. Ostrzegawczy sygnał świetlny nie działa lub ma nieprawidłową barwę.		X	
		3. Nieprawidłowa barwa lub napisy na pojeździe.		X	
		4. Możliwość włączenia sygnałów dźwiękowych bez włączenia sygnałów świetlnych.		X	
		5. Włączenie sygnałów zależy od położenia urządzenia umożliwiającego pracę silnika.		X	
10.9. Pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego	Kontrola organoleptyczna	1. Brak dodatkowego pedału hamulca roboczego.		X	
		2. Brak dodatkowych lusterek wstecznych.		X	
		3. Brak koła zapasowego oraz apteczki.		X	
		4. Nieogrzewana tylna szyba (w samochodzie osobowym).		X	
		5. Brak wymaganego oznakowania.		X	
		6. Brak innego szczegółowego, dodatkowego wyposażenia, w zależności od rodzaju pojazdu.		X	
10.10. Pojazd	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak lub zdemontowane.		X	

elektryczny i hybrydowy – oznakowanie ostrzegające przed porażeniem elektrycznym (jeżeli jest na wyposażeniu).		b) Niekompletne lub nieczytelne.	X		
10.10.1. System odzysku energii elektrycznej podczas hamowania.	Kontrola organoleptyczna.	a) Brak elementów, uszkodzone lub skorodowane.		X	
		b) Sygnalizacja nieprawidłowego działania.		X	
		c) Systemowe urządzenie ostrzegawcze sygnalizuje usterkę.		X	
10.10.2. Elektroniczny system wspomagania układu kierowniczego (EPS).	Kontrola organoleptyczna.	a) Nieprawidłowe działanie.		X	
		b) Systemowe urządzenie ostrzegawcze sygnalizuje usterkę.		X	
		c) System wspomagania nie działa.		X	
		d) Połączenia elektryczne /przewody skorodowane.			
10.10.3 Przewody elektryczne niskonapięciowe.	Kontrola organoleptyczna pojazdu umieszczonego na kanale lub dźwigniku, kontrola organoleptyczna w komorze silnika (o ile dotyczy).	a) Niepewnie lub niedostatecznie zabezpieczone. Przewody niezamocowane, dotykają ostrych krawędzi, połączenia elektryczne mogą ulec rozłączeniu. Przewody mogą dotykać gorących części, obracających się części lub podłoża, odłączone połączenia (dla odpowiednich części układu hamulcowego, kierowniczego).	X	X	X
		b) Stan przewodów nieznaczenie pogorszony. Stan przewodów pogorszony. Stan przewodów znacznie pogorszony (dla odpowiednich części układu hamulcowego, kierowniczego).	X	X	X
		c) Uszkodzenie przewodu lub izolacji. Może spowodować zwarcie. Bezpośrednie ryzyko pożaru, iskrzenia.	X	X	X
10.10.5. Elektryczny układ napędowy.					
10.10.5.1. Rezydualny	Kontrola organoleptyczna pojazdu umieszczonego na	a) Niezabezpieczony albo nieodpowiednio zabezpieczony.		X	
		b) Uszkodzony albo skorodowane elementy.		X	

(odzyskowy) system przechowywania energii (RESS), np. akumulator/y trakcyjne.	kanale lub dźwigniku, kontrola organoleptyczna w komorze silnika (o ile dotyczy).	c) Nieszczelność akumulatorów, ogniw.		X	
		d) Osłony nieprawidłowo zamocowane lub uszkodzone.		X	
		e) Uszkodzona lub zużyta izolacja elektryczna.		X	
10.10.5.2. System sterowania RESS jeżeli jest na wyposażeniu / wymagany, np. zakres informacji, stan wskaźnika ładowania, kontrola termiczna akumulatora.	Kontrola organoleptyczna (o ile możliwe).	a) Brak elementów lub uszkodzenie.		X	
		b) Lampka kontrolna nie działa.		X	
		c) Lampka kontrolna pokazuje uszkodzenie systemu.		X	
		d) Działanie wentylacji / systemu chłodzenia RESS uszkodzone, np. zablokowanie wylotów wentylacyjnych, przewodów, wycieki płynów.		X	
10.10.5.3. Przetworniki elektroniczne, miejsca połączeń silnika i wiązki elektryczne.	Kontrola organoleptyczna pojazdu umieszczonego na kanale lub dźwigniku, kontrola organoleptyczna w komorze silnika (o ile dotyczy).	a) Niezabezpieczone albo nieodpowiednio zabezpieczone.		X	
		b) Uszkodzone albo skorodowane elementy.		X	
		c) Osłony nieprawidłowo zamocowane lub uszkodzone.		X	
		d) Uszkodzona lub zużyta izolacja elektryczna.		X	
10.10.5.4. Silnik/i trakcyjny/e.	Kontrola organoleptyczna pojazdu umieszczonego na kanale lub dźwigniku, kontrola organoleptyczna w komorze silnika (o ile dotyczy).	a) Niezabezpieczone albo nieodpowiednio zabezpieczone.	X		
		b) Uszkodzone albo skorodowane elementy.		X	
		c) Osłony nieprawidłowo zamocowane lub uszkodzone.		X	
		d) Uszkodzona lub zużyta izolacja elektryczna.	X		
10.10.5.5. Pomocnicze zasilane elektrycznie urządzenia, np. ogrzewania, odmrażania, wspomaganie układu hamulcowego.	Kontrola organoleptyczna pojazdu umieszczonego na kanale lub dźwigniku, kontrola organoleptyczna w komorze silnika (o ile dotyczy).	a) Niezabezpieczone albo nieodpowiednio zabezpieczone.		X	
		b) Uszkodzone albo skorodowane elementy.		X	
		c) Osłony nieprawidłowo zamocowane lub uszkodzone.	X		
		d) Uszkodzona lub zużyta izolacja elektryczna.	X		
		e) Brak działania pompy podciśnieniowej do zasilania wspomaganie układu hamulcowego.		X	
10.10.5.6. Złącze kontrolne.	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie czy jest napięcie (jeżeli, możliwe, bez demontażu).	a) Niezabezpieczone albo nieodpowiednio zabezpieczone.	X		
		b) Uszkodzone albo skorodowane elementy.		X	
		c) Osłony nieprawidłowo zamocowane lub uszkodzone.		X	
		d) Uszkodzona lub zużyta izolacja.		X	

		e) Obecność napięcia.		X	
10.10.5.7. “Tryb jazdy” wskaźnik i sygnalizacja w przypadku kiedy kierowca opuszcza pojazd znajdujący się w “trybie jazdy” (jeżeli jest na wyposażeniu).	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania (jeżeli, możliwe).	a) Wskaźnik / sygnalizacja niezgodna z zasadami techniki.		X	
		b) Wskaźnik / sygnalizacja nie działa prawidłowo.		X	
10.10.5.8. Wskaźnik kierunku jazdy (jeżeli jest na wyposażeniu).	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania.	a) Wskaźnik nie działa prawidłowo.		X	
10.10.5.9. Zewnętrzny system ładowania (RESS) (o ile jest na wyposażeniu).					
10.10.5.9.1. Przewody zasilające (jeżeli są na wyposażeniu).	Kontrola organoleptyczna (jeżeli, możliwe).	a) Uszkodzone lub skorodowane elementy.	X		
		b) Uszkodzona lub zużyta izolacja.	X		
10.10.5.9.2. Blokada ładowania pojazdu (jeżeli jest na wyposażeniu)	Kontrola organoleptyczna i sprawdzenie działania (jeżeli, możliwe).	a) Blokada zamontowana nieprawidłowo.		X	
		b) Wskaźnik nie działa.		X	
		c) Wskaźnik pokazuje niezgodność.		X	
		d) System nie działa.		X	
10.10.5.9.3 Wejście (gniazdo) połączenia do ładowania (jeżeli jest na wyposażeniu).	Kontrola organoleptyczna.	a) Niezabezpieczone albo nieodpowiednio zabezpieczone.	X		
		b) Uszkodzone albo skorodowane elementy.		X	
		c) Osłony nieprawidłowo zamocowane lub uszkodzone.		X	
		d) Uszkodzona lub zużyta izolacja elektryczna.		X	
		e) Nieodpowiednie uszczelnienie przed czynnikami atmosferycznymi		X	
		f) wejścia (gniazdka) połączenia ładowania lub przewodu ładowania.		X	
10.10.5.9.4. Uziemienie ochronne podwozia i zabezpieczenie różnicowe (jeżeli jest	Sprawdzenie ciągłości elektrycznej.	a) Brak ciągłości elektrycznej.			X

na wyposażeniu).					
-------------------	--	--	--	--	--

*skrót D, P oraz N oznaczają:

- D – usterka drobna,
- P – usterka poważna,
- N – usterka niebezpieczna.

**), „niebezpieczna przeróbka” oznacza przeróbkę mającą niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu na drodze lub mającą nieproporcjonalnie niekorzystny wpływ na środowisko.

- ¹⁾ Za ważną tabliczkę ogranicznika prędkości uznaje się tabliczkę/naklejkę zamieszczoną przez producenta pojazdu lub jego upoważnionego przedstawiciela, zgodnie z dyrektywą Rady 92/24/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnoszącą się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych. (Dz. Urz. WE L 129 z 14.05.1992, z późn. zm.) lub równoważnym regulaminem EKG ONZ Nr 89.

UWAGI:

1. Kontrolę organoleptyczną przeprowadza się bez demontażu zespołów i części pojazdu ustawionego na kanale lub podniesionego za pomocą podnośnika na stanowisku kontrolnym.
2. Wykaz czynności oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdów nie wyczerpują wszystkich możliwych przypadków niesprawności.

Dział Ia

Zakres okresowego badania technicznego pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego, z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu, o którym mowa w § 4 ust. 4 rozporządzenia.

§ 1. Okresowe badanie techniczne, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy, dla pojazdu konstrukcyjnie przystosowanego do ruchu lewostronnego, z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu, obejmuje ocenę stanu technicznego tego pojazdu dokonaną zgodnie z tabelą działu I w zakresie:

- 1) identyfikacji pojazdu – należy wykonać zgodnie z pkt 0;
- 2) widoczności – należy wykonać zgodnie z pkt 3.1. – 3.3.;
- 3) świateł drogowych i mijania – należy wykonać zgodnie z pkt 4.1.;

- 4) światła/eł przeciwmgłowego tylnego – należy wykonać zgodnie z pkt 4.5.1., 4.5.3. – 4.5.4.;
- 5) prędkościomierza – należy wykonać zgodnie z pkt 7.8.

Dział II

Szczegółowy sposób badania skuteczności i równomierności działania hamulców podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu

Przepisy ogólne

- § 1. 1. Dział określa szczegółowy sposób badania skuteczności i równomierności hamowania pojazdów samochodowych, ciągników rolniczych, pojazdów wolnobieżnych wchodzących w skład kolejki turystycznej, motorowerów oraz przyczep, zwanych dalej „pojazdami”.
2. Dział stosuje się do badania skuteczności i równomierności hamowania układów hamulca roboczego, awaryjnego lub postojowego.
3. W pojazdach, w których przy uszkodzonym hamulcu roboczym uzyskuje się skuteczność hamowania wymaganą dla hamulca awaryjnego (§ 15 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia o warunkach technicznych), nie wymaga się badania skuteczności hamulca awaryjnego.
4. Badania skuteczności i równomierności hamowania, z zastrzeżeniem ust. 5, dokonuje się przez pomiar sił hamowania na urządzeniu rolkowym lub płytowym do kontroli hamulców. Pomiar sił hamowania pojazdów z napędem na wszystkie koła na urządzeniu rolkowym dopuszczalny jest, jeżeli zezwala na to producent pojazdu. W takim przypadku należy przestrzegać szczegółowych warunków pomiaru producenta pojazdu.
5. Dopuszcza się badanie skuteczności hamowania przez pomiar opóźnienia hamowania – w odniesieniu do pojazdów, których cechy konstrukcyjne uniemożliwiają przeprowadzenie badania zgodnie z ust. 4.
6. Szczegółowy sposób badania nie jest przeznaczony do wyznaczania rzeczywistego wskaźnika skuteczności hamowania pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym.

Pomiar sił hamowania

§ 2. 1. Pomiar sił hamowania hamulcem roboczym powinien odbywać się przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) ciśnienie w ogumieniu nie może różnić się od nominalnego więcej niż o:
 - a) $\pm 0,1$ bara albo $\pm 0,01$ MPa dla motocykla, motoroweru i samochodu osobowego,
 - b) $\pm 0,2$ bara albo $\pm 0,02$ MPa dla pozostałych pojazdów;
- 2) hamowanie powinno być dokonywane tylko hamulcem badanym, przy czym sprzęgło silnika może być włączone, a w pojazdach wyposażonych w urządzenie wspomagające układ hamulcowy silnik może być uruchomiony;
- 3) pomiar sił hamowania powinien być dokonany na granicy blokady któregoś z koła, przy czym nacisk na pedał (dźwignię) hamulca nie może przekraczać poniżej wskazanych parametrów określonych w daN:

Rodzaj pojazdu, kategoria pojazdu	Hamulec roboczy		Hamulec awaryjny		Hamulec postojowy	
	nożny	ręczny	nożny	ręczny	Nożny	ręczny

L1e,L3e	35	20	-	-	-	-
L2e,L4e,L5e,L6e,L7e	35	20	-	-	50	40
Motocykl i motorower ¹⁾	40	40	-	-	-	-
Samochód osobowy, M ₁	50	20	50	40	50	40
Ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny	60	40	60	40	60	40
Pozostałe rodzaje, M ₂ , M ₃ , N ₁ , N ₂ , N ₃ , O ₂ , O ₃ , O ₄	70	20	70	60	70	60

Uwaga: Dla przyczep z hamulcem najazdowym dopuszczalny nacisk na urządzenie sterujące nie może przekraczać 10 % wartości liczbowej dopuszczalnej masy całkowitej badanej przyczepy. Nacisk należy wywierać za pomocą przyrządu do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy.

- 4) pomiar sił hamowania jednej osi powinien być dokonany równocześnie na kołach jednej i drugiej strony tej osi; nie dotyczy pojazdów z nierozłączalnym napędem wszystkich kół, dla których pomiar wykonuje się osobno dla każdego koła przy przeciwnym kierunku obrotów kół tej samej osi;
 - 5) podczas pomiaru siły hamowania na każdej osi powinien być również zmierzony nacisk na pedał (dźwignię) hamulca, na urządzenie sterujące przyczepy lub zmierzone ciśnienie w siłownikach pneumatycznego układu hamulcowego, stosowane podczas pomiaru; dla pojazdów silnikowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t dopuszcza się nie zmierzenie nacisku na pedał (dźwignię) hamulca w przypadku, kiedy urządzenie wspomagające układ hamulcowy jest sprawne a wskaźnik skuteczności hamowania określony na podstawie sił hamowania uzyskanych ze wszystkich kół, spełnia warunek o którym mowa w § 4 ust 3. Dopuszcza się nie zmierzenie ciśnienia w siłownikach pneumatycznych układu hamulcowego kiedy wskaźnik skuteczności hamowania określony na podstawie sił hamowania uzyskanych ze wszystkich kół, spełnia warunek, o którym mowa w § 4 ust 3;
 - 6) jest wskazane, aby podczas przeprowadzania pomiarów osie pojazdu były obciążone, lecz nie więcej niż maksymalny nacisk określony dla danego typu pojazdu; w przypadku pomiarów pojazdu nieobciążonego należy ściśle przestrzegać zasad ekstrapolacji wymienionych w § 4 ust. 2;
 - 7) w przypadku pomiarów skuteczności hamowania pojazdów wyposażonych w urządzenie sterujące działaniem hamulców poszczególnych kół lub osi (regulator siły hamowania, urządzenia przeciwblokujące itp.) należy to działanie uwzględnić.
2. Siła hamowania jednej osi jest sumą równoczesnych sił hamowania poszczególnych kół, zmierzonych na granicy blokady któregośkolwiek koła.
 3. Siła hamowania hamulcem roboczym jest sumą sił hamowania zmierzonych na wszystkich osiach hamowanych hamulcem roboczym.
 4. Pomiar sił hamowania hamulcem awaryjnym powinien odbywać się przy zachowaniu następujących warunków:
 - 1) określonych w ust. 1 pkt 1, 2, 6 i 7;
 - 2) pomiaru sił na urządzeniu rolkowym należy dokonać równocześnie na kołach jednej i drugiej strony tej osi.
 5. Siła hamowania hamulca awaryjnego jest sumą maksymalnych sił hamowania zmierzonych na wszystkich kołach hamowanych hamulcem awaryjnym.
 6. Pomiar sił hamowania hamulcem postojowym powinien odbywać się przy zachowaniu warunków określonych w ust. 4 oddzielnie dla każdego koła.

¹⁾ O ile dane nie zostały ustalone na podstawie dowodu rejestracyjnego pojazdu (pozwolenia czasowego), świadectwa zgodności WE, świadectwa zgodności, wyciągu ze świadectwa homologacji typu pojazdu, odpisu decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu.

7. Siła hamowania hamulca postojowego jest sumą maksymalnych sił hamowania zmierzonych na wszystkich kołach hamowanych tym hamulcem.
8. Pomiar skuteczności działania hamulca postojowego elektrycznego (EPB) powinien umożliwiać pomiar maksymalnej siły hamowania uzyskiwanej w trakcie działania systemu.

Pomiar opóźnienia hamowania

§ 3. 1. Pomiar opóźnienia hamowania pojazdu hamulcem roboczym, awaryjnym i postojowym powinien być dokonywany z zachowaniem następujących warunków:

- 1) badanie można przeprowadzać tylko na takim odcinku drogi, na którym nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (np. przez nagłe zahamowanie pojazdu);
 - 2) powinny być spełnione warunki określone w § 2 ust. 1 pkt 1-3;
 - 3) pojazd powinien być równomiernie obciążony ładunkiem o masie równej jego dopuszczalnej ładowności; dopuszcza się badanie samochodów osobowych i motocykli tylko z kierowcą; zabrania się badania autobusów i trolejbusów na drodze publicznej, chyba że zamiast pasażerów w pojeździe umieszczony będzie balast, odpowiadający pod względem masy i rozmieszczenia nośności danego pojazdu;
 - 4) droga na odcinku wybranym do wykonywania pomiaru powinna być pozioma, o nawierzchni twardej (bitumicznej, betonowej), równej, suchej i czystej;
 - 5) podczas pomiaru pojazd powinien prowadzić kierowca badanego pojazdu lub pracownik upoważniony do dokonywania badań technicznych;
 - 6) kierujący pojazdem powinien hamować tylko hamulcem badanym, przy czym sprzęgło może być włączone;
 - 7) pomiaru należy dokonywać przy prędkości początkowej około 30 km/h według wskazań prędkościomierza, a w odniesieniu do pojazdów nieosiągających tej prędkości - przy prędkości maksymalnej;
 - 8) nie wymaga się hamowania aż do zatrzymania się pojazdu.
2. Pomiar opóźnienia hamowania powinien być dokonany za pomocą opóźnieniomierza wycechowanego w m/s^2 lub w % przyspieszenia ziemskiego, umocowanego w badanym pojeździe w sposób wskazany przez producenta przyrządu.

Ocena skuteczności i równomierności hamowania

§ 4. 1. Skuteczność hamowania należy uznać za odpowiadającą wymaganiom, jeżeli:

- 1) wskaźnik skuteczności hamowania zmierzony (lub obliczeniowy) na podstawie pomiaru sił hamowania lub opóźnienia hamowania jest nie mniejszy niż określony odpowiednio w § 16 ust. 2, 4, 5 i 6 § 51 ust. 1 i 2, § 53 ust 4 pkt 2 rozporządzenia o warunkach technicznych lub
- 2) zmierzona (lub obliczeniowa) siła hamowania jest nie mniejsza niż wymagana, określona na podstawie danych technicznych pojazdu i na podstawie wymaganego wskaźnika skuteczności hamowania;
- 3) zmierzone siły hamowania kół po obu stronach osi pojazdu nie różnią się więcej niż o 30 %, przyjmując za 100 % siłę większą (nie dotyczy hamulca postojowego);
- 4) zmierzone opóźnienie hamowania jest nie mniejsze od wymaganego, określonego na podstawie wskaźnika skuteczności hamowania oraz jeżeli nie nastąpiła zmiana położenia osi kierunku poruszania się pojazdu podczas hamowania o więcej niż 0,5 m względem kierunku początkowego (przy niekorygowanym kierownicą kierunku jazdy).

2. Wskaźnik skuteczności hamowania, określony na podstawie zmierzonej siły hamowania, oblicza się według wzoru:

$$z = \frac{\sum T}{P} \times 100,$$

gdzie:

z – wskaźnik skuteczności hamowania (%) dla badanego rodzaju hamulca,

ΣT – siła hamowania uzyskana ze wszystkich kół (kN), odpowiednio dla hamulca roboczego, awaryjnego lub postojowego,

P – siła ciężkości (nacisk) od dopuszczalnej masy całkowitej badanego pojazdu (kN), przyjmując do obliczeń 1 kN = siła ciężkości 100 kg masy (dla pojazdów członowych dopuszcza się przyjmowanie do obliczeń dopuszczalnego nacisku danej osi).

Dopuszczalną masę całkowitą pojazdu przyjmuje się na podstawie danych zawartych w dowodzie rejestracyjnym, tabliczce znamionowej albo innych wiarygodnych danych technicznych pojazdu lub oblicza się, sumując masę własną i dopuszczalną ładowność pojazdu; dla ciągników siodłowych dopuszczalną ładownością jest dopuszczalny nacisk na siodło ciągnika.

3. Jeżeli zmierzona siła hamowania hamulca roboczego lub obliczony na tej podstawie wskaźnik skuteczności hamowania nie osiąga wymaganej wartości, należy ustalić obliczeniową maksymalną wartość siły hamowania (lub obliczeniowy wskaźnik skuteczności hamowania), mnożąc zmierzone siły hamowania poszczególnych kół przez stosunek maksymalnego dopuszczalnego nacisku na pedał (dźwignię) hamulca do nacisku wywieranego w czasie pomiaru lub przez stosunek ciśnienia obliczeniowego w układzie hamulcowym do ciśnienia w siłownikach hamulcowych, zmierzonego w czasie pomiaru, na tej osi, według wzoru:

$$T_{\min} = P \times z_{\min}$$

$$T^* = \sum \left(T \times \frac{P_d}{P_z} \right)_i$$

gdzie:

$$z^* = \frac{T^*}{P} \times 100$$

T_{\min} - minimalna wymagana siła hamulca roboczego (kN),

P - siła ciężkości od dopuszczalnej masy całkowitej badanego pojazdu (kN), przyjmując do obliczeń 1 kN = siła ciężkości 100 kg masy (dla pojazdów członowych dopuszcza się przyjmowanie do obliczeń dopuszczalnego nacisku danej osi),

z_{\min} - wymagany wskaźnik skuteczności hamowania (%),

T^* - obliczeniowa siła hamowania hamulca roboczego (kN),

z^* - obliczeniowy wskaźnik skuteczności hamowania (%),

T - siła hamowania uzyskana ze wszystkich kół danej osi (kN),

i - kolejna badana oś pojazdu,

P_z - zmierzony nacisk na pedał (dźwignię) hamulca roboczego lub zmierzone ciśnienie w siłownikach (daN lub MPa),

P_d - dopuszczalny nacisk na pedał (dźwignię) hamulca roboczego według § 2 ust. 1 pkt 3 dla danego rodzaju pojazdu lub ciśnienie obliczeniowe (dolne regulowane lub określone przez producenta pojazdu) pneumatycznego układu hamulcowego (daN lub MPa).

Uzyskaną w ten sposób obliczeniową siłę hamowania lub obliczeniowy wskaźnik skuteczności hamowania należy ponownie porównać z wartością wymaganą dla danego rodzaju lub kategorii pojazdu.

Dla pojazdów członowych dopuszcza się określanie wskaźnika skuteczności hamowania (również obliczeniowego) pojedynczo dla każdej osi przy zachowaniu warunków wymienionych powyżej.

Powinien być spełniony warunek:

$$\sum T \geq T_{\min} \text{ lub } T^* \geq T_{\min}$$
$$z \geq z_{\min} \text{ lub } z^* \geq z_{\min}$$

4. Wskaźnik skuteczności hamowania określony na podstawie zmierzonego opóźnienia hamowania oblicza się według wzoru:

$$z = \frac{b}{g} \times 100$$

gdzie:

- z - wskaźnik skuteczności hamowania (%),
- b - zmierzone opóźnienie hamowania (m/s^2),
- g - przyspieszenie ziemskie, którego wartość do obliczenia należy przyjmować 10 m/s^2 .

Powinien być spełniony warunek:

$$b \geq b_{\min} \text{ lub } z \geq z_{\min}$$

gdzie:

b_{\min} - minimalne wymagane opóźnienie hamowania.

5. Minimalne wymagane opóźnienie hamowania oblicza się na podstawie wskaźnika skuteczności hamowania, dzieląc go przez 10, np. wskaźnik 50 oznacza, że wymagane opóźnienie hamowania wynosi minimum $5,0 \text{ m/s}^2$.

6. Jeżeli zmierzona siła hamowania hamulca awaryjnego lub obliczony na tej podstawie wskaźnik skuteczności hamowania odniesiona do dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu nie osiąga wymaganej wartości, lecz w czasie hamowania wszystkie koła hamowane zostały zablokowane, należy uznać skuteczność hamowania za odpowiadającą wymaganiom.

7. Jeżeli zmierzona siła hamowania hamulca postojowego lub obliczony na tej podstawie wskaźnik skuteczności hamowania odniesiona do dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu nie osiąga wymaganej wartości, lecz w czasie hamowania wszystkie koła hamowane zostały zablokowane, należy uznać skuteczność hamowania za odpowiadającą wymaganiom.

7a. Przed wykonaniem pomiarów diagnosta wprowadza do urządzenia dane identyfikujące pojazd: numer rejestracyjny i numer VIN lub numer nadwozia, podwozia lub ramy oraz zapisuje wyniki pomiarów w systemie urządzenia.

8. Na wniosek właściciela, posiadacza pojazdu wydaje się wydruk z urządzenia potwierdzający wyniki pomiarów lub podaje się je w zaświadczeniu określonym w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

Dział III

Szczegółowy sposób oceny stanu technicznego układu wydechowego i pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju pojazdu oraz sposób kontroli stanu technicznego sygnału dźwiękowego podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu

I. Kontrola stanu technicznego układu wydechowego i poziomu hałasu zewnętrznego podczas postoju pojazdu

Zakres kontroli

§ 1. Pełny zakres kontroli obejmuje dwa etapy:

- 1) kontrolę organoleptyczną (I etap);
- 2) pomiar poziomu hałasu miernikiem poziomu dźwięku (II etap), przy czym przeprowadzenie II etapu jest uzależnione od wyników I etapu.

Kontrola organoleptyczna - I etap

§ 2. 1. Kontrola polega na organoleptycznych oględzinach układu wydechowego pojazdu i ocenie jego stanu technicznego.

2. Niedopuszczalne są:

- 1) wyraźnie zauważalne nieszczelności układu wydechowego;
- 2) niekompletność układu wydechowego;
- 3) uszkodzenia mechaniczne układu wydechowego mające wpływ na swobodny przepływ spalin.
- 4) poziom hałasu wskazuje na możliwość przekroczenia wartości dopuszczalnych.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2, pojazd należy poddać II etapowi kontroli, tj. pomiarowi poziomu hałasu zewnętrznego na postoju.

Pomiar poziomu hałasu zewnętrznego miernikiem poziomu dźwięku - II etap

Ogólne warunki pomiaru

§ 3. Kontrola polega na pomiarze poziomu hałasu zewnętrznego miernikiem poziomu dźwięku na krzywej korekcyjnej A i dla stałej czasowej miernika F (Fast - szybko). Pomiar powinien być przeprowadzony, a wynik końcowy ustalony zgodnie z określonymi niżej warunkami.

Warunki atmosferyczne

§ 4. 1. Pomiaru hałasu zewnętrznego pojazdu nie powinno się dokonywać w warunkach atmosferycznych niekorzystnych w stopniu mogącym wpływać na wynik pomiaru.

2. W celu ograniczenia szumów przepływu wiatru i ochrony przed kurzem i spalinami jest wskazane stosowanie osłony przeciwwietrznej mikrofonu.

Poziom hałasu otoczenia

§ 5. 1. Poziom hałasu otoczenia, przy uwzględnieniu wpływu wiatru i innych zakłóceń akustycznych na mikrofon, powinien być mniejszy co najmniej o 10 dB od zmierzonego poziomu hałasu zewnętrznego wytwarzanego przez pojazd.

2. Poziom hałasu otoczenia powinien być zmierzony przed rozpoczęciem pomiarów i sprawdzony w czasie ich wykonywania przy wyłączonym silniku.

Miejsce pomiarowe

§ 6. 1. Pomiary hałasu pojazdu należy wykonać na stanowisku zewnętrznym, spełniającym wymagania określone w § 16 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia..... w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. poz. ...).

2. W czasie pomiaru w miejscu pomiarowym może przebywać tylko właściciel (kierowca) pojazdu i diagnosta prowadzący pomiar. Sposób ich zachowania nie może wpływać na wskazania miernika.

3. Odległość obrysu pojazdu oraz przyrządu pomiarowego od stałych przeszkód powinna być większa lub równa 3 m.

Przygotowanie pojazdu do badań

§ 7. 1. Pojazd podczas badania nie powinien być obciążony, z tym że motocykl (motorower) powinien być obciążony tylko kierowcą.

2. Podczas badania pojazd powinien być odłączony od przyczepy (naczepy); nie dotyczy to pojazdów nierozłączalnych.

3. Przed badaniem silnik pojazdu powinien być doprowadzony do normalnej temperatury pracy. Jeżeli układ chłodzenia pojazdu jest wyposażony w dmuchawę o napędzie włączanym samoczynnie, w czasie pomiarów układ ten powinien pracować normalnie. Jeżeli silnik o zapłonie samoczynnym pojazdu jest wyposażony w układ wzbogacania dawki paliwa, dźwignię tego układu należy ustawić w położeniu "bez obciążenia".

4. Badany pojazd należy umieścić w środkowej części obszaru pomiarowego, zgodnie z rys. 1, z układem napędowym w pozycji neutralnej, wyłączonym sprzęgłem i włączonym hamulcem postojowym.

Ustawienie mikrofonu

§ 8. 1. Mikrofon powinien być ustawiony tak, aby:

- 1) jego wysokość nad powierzchnią obszaru pomiarowego była równa wysokości końcówki wylotu rury wydechowej pojazdu, jednak nie mniejsza niż 0,2 m;
- 2) był skierowany w stronę końcówki wylotu rury wydechowej i odległy od niej o $0,5 \pm 0,1$ m;
- 3) oś jego maksymalnej czułości była równoległa do powierzchni obszaru pomiarowego i tworzyła kąt $45 \pm 10^\circ$, z płaszczyzną pionową przechodzącą przez oś kierunku wylotu wydechu, zgodnie z rys. 1 i 2.

2. W przypadku układu wydechowego o dwu lub więcej wylotach umieszczonych w odległości mniejszej niż 0,3 m od siebie i połączonych z tym samym tłumikiem należy wykonać pomiar tylko przy ustawieniu mikrofonu w pobliżu końcówki wylotu znajdującego się bliżej zewnętrznej strony pojazdu (rys. 2a i b).

3. W przypadku pojazdu mającego układ wydechowy o dwu lub więcej wylotach umieszczonych w odległości większej niż 0,3 m od siebie należy wykonać pomiar oddzielnie dla każdego wylotu zgodnie z metodyką dotyczącą pojedynczego wylotu, a jako wynik pomiaru należy przyjąć największą wartość zmierzonego poziomu (rys. 2c i d).

4. W pojazdach o końcówce wylotu układu wydechowego skierowanej pionowo w górę mikrofon powinien być umieszczony na wysokości tego wylotu, w odległości $0,5 \pm 0,1$ m od boku pojazdu, po tej stronie pojazdu, w której znajduje się rura wydechowa. Mikrofon należy skierować osią maksymalnej czułości pionowo w górę (rys. 2e).

5. Jeżeli końcówka wylotu układu wydechowego pojazdu znajduje się w miejscu uniemożliwiającym umieszczenie mikrofonu w odległości 0,5 m od niej ze względu na obecność przeszkód będących częściami pojazdu (np. koła, zbiornik paliwa itp.), mikrofon należy umieścić w odległości nie większej niż 0,5 m od zewnętrznej krawędzi obrysu pojazdu, znajdującej się najbliżej końcówki wydechu (rys. 2f).

Wykonanie pomiarów

§ 9. 1. Pomiar polega na odczytaniu wartości poziomu hałasu w dB w krótkim okresie pracy silnika przy ustalonej prędkości obrotowej, odpowiadającej:

- dla pojazdów kategorii M i N:

- o znamionowej prędkości obrotowej silnika $\leq 5,000 \text{ min}^{-1}$

-- 75% prędkości obrotowej mocy maksymalnej

- o znamionowej prędkości obrotowej silnika ($5,000 \text{ min}^{-1} \div 7,500 \text{ min}^{-1}$)

-- prędkości obrotowej równej $3,750 \text{ min}^{-1}$

- o znamionowej prędkości obrotowej silnika $\geq 7,500 \text{ min}^{-1}$

-- 50% prędkości obrotowej mocy maksymalnej

- w których nie można osiągnąć prędkości obrotowej podanej powyżej podczas postoju pojazdu ze względu na ograniczenia konstrukcyjne

-- 95% maksymalnej prędkości obrotowej rozwijanej przez silnik podczas postoju

- dla pojazdów kategorii L:

- o znamionowej prędkości obrotowej silnika $\leq 5,000 \text{ min}^{-1}$

-- 75% prędkości obrotowej mocy maksymalnej

- o znamionowej prędkości obrotowej silnika $> 5,000 \text{ min}^{-1}$

-- 50% prędkości obrotowej mocy maksymalnej

- w których nie można osiągnąć prędkości obrotowej podanej powyżej podczas postoju pojazdu ze względu na ograniczenia konstrukcyjne

-- 95% maksymalnej prędkości obrotowej rozwijanej przez silnik podczas postoju

- dla pojazdów kategorii R i C:

- nie wyposażonych w regulator obrotów

-- 75% prędkości obrotowej mocy maksymalnej

- wyposażonych w regulator obrotów

-- 100% prędkości obrotowej ograniczanej przez regulator

- oraz w czasie jej zmniejszania do prędkości obrotowej biegu jałowego (po szybkim zwolnieniu pedału przyspieszenia).

2. Dopuszcza się określanie prędkości obrotowej silnika przy wykorzystaniu sprawnego wskaźnika obrotów zamontowanego na pojeździe.

3. Należy wykonać co najmniej trzy pomiary następujące po sobie. Pod uwagę bierze się tylko te zmierzone wartości, które zostały uzyskane z trzech następujących po sobie pomiarów, nieróżniących się od siebie o więcej niż 2 dB. Pomiary należy prowadzić aż do uzyskania trzech wartości spełniających powyższy warunek.

Ustalenie końcowej wartości pomiaru

§ 10. W celu ustalenia końcowej wartości pomiaru należy:

- 1) wybrać największą wartość z trzech pomiarów spełniających wymagania określone w § 9 ust. 3, zaokrąglając ją do liczby całkowitej;
- 2) ustaloną zgodnie z pkt 1 wartość zmniejszoną o 1 dB (uwzględnienie ewentualnych błędów pomiarowych) przyjmuje się jako końcową wartość pomiaru.

Ocena wyników

§ 11. 1. Niedopuszczalne jest, aby końcowa wartość pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego pojazdu przekraczała maksymalne wielkości ustalone odpowiednio w § 9 ust. 1 pkt 1, § 45 ust. 1 pkt 2 i w § 53 ust. 5 rozporządzenia o warunkach technicznych.

2. Na wniosek właściciela, posiadacza pojazdu wydaje się wydruk z przyrządu potwierdzający wyniki pomiarów lub podaje je w zaświadczeniu określonym w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

II. Kontrola stanu technicznego i poziomu dźwięku sygnału dźwiękowego

Zakres kontroli

§ 12. Pełny zakres kontroli jest taki sam jak określony w § 1.

Kontrola organoleptyczna (I etap)

§ 13. 1. Kontrola polega na organoleptycznym sprawdzeniu działania sygnału dźwiękowego pojazdu i ocenie jego stanu technicznego, a w uzasadnionych wypadkach pomiarze poziomu dźwięku.

2. Niedopuszczalne są:

- 1) brak lub wyraźnie zauważalna nieciągłość działania sygnału;
- 2) wyraźnie zauważalne zmiany tonacji sygnału.
- 3) oceniany poziom dźwięku sygnału dźwiękowego wskazuje na możliwość nieosiągnięcia wymaganej wartości.

3. W przypadku negatywnej oceny, według ust. 2, pojazd należy poddać II etapowi kontroli, tj. pomiarowi poziomemu dźwięku na postoju.

Kontrola pomiaru poziomu dźwięku na postoju (II etap)

Warunki pomiaru

§ 14. Warunki pomiaru powinny być zgodne z wymaganiami § 4-6.

Ustawienie mikrofonu

§ 15. Mikrofon pomiarowy powinien być umieszczony w podłużnej płaszczyźnie symetrii pojazdu na wysokości od 0,5 m do 1,5 m nad powierzchnią obszaru pomiarowego, w odległości 3 m od przedniego obrysu pojazdu (rys. 3), a w odniesieniu do ciągników rolniczych w odległości 7 m od przedniego obrysu.

Wykonanie pomiarów

§ 16. 1. Kontrola polega na pomiarze poziomu sygnału dźwiękowego miernikiem poziomu dźwięku na krzywej korekcyjnej A i dla stałej czasowej miernika F (Fast - szybko).

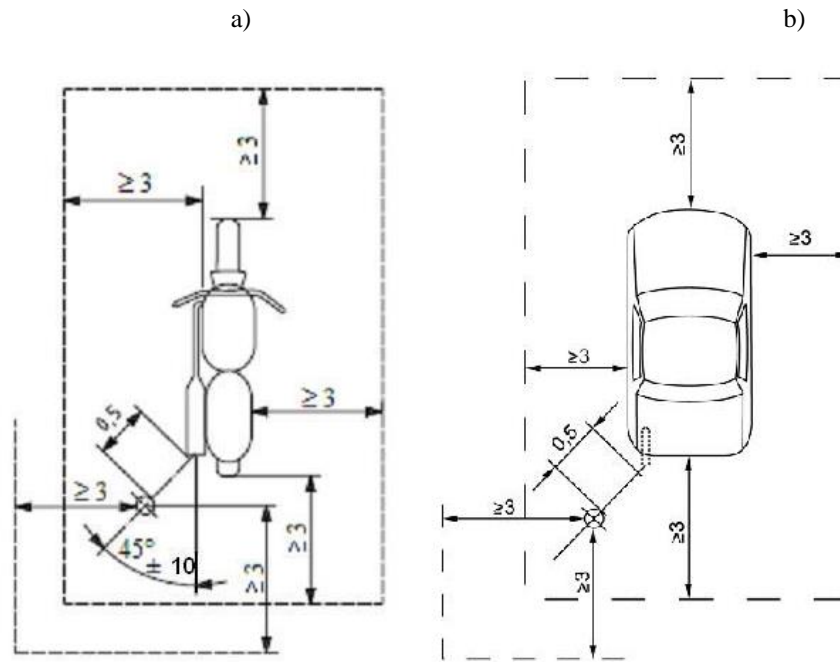
2. W przypadku sygnału zasilanego prądem stałym (akumulator) pomiar należy wykonać przy unieruchomionym silniku pojazdu.

3. Pomiar powinien być przeprowadzony w drodze wyznaczenia największej wartości poziomu dźwięku w zakresie wysokości określonym w § 15.

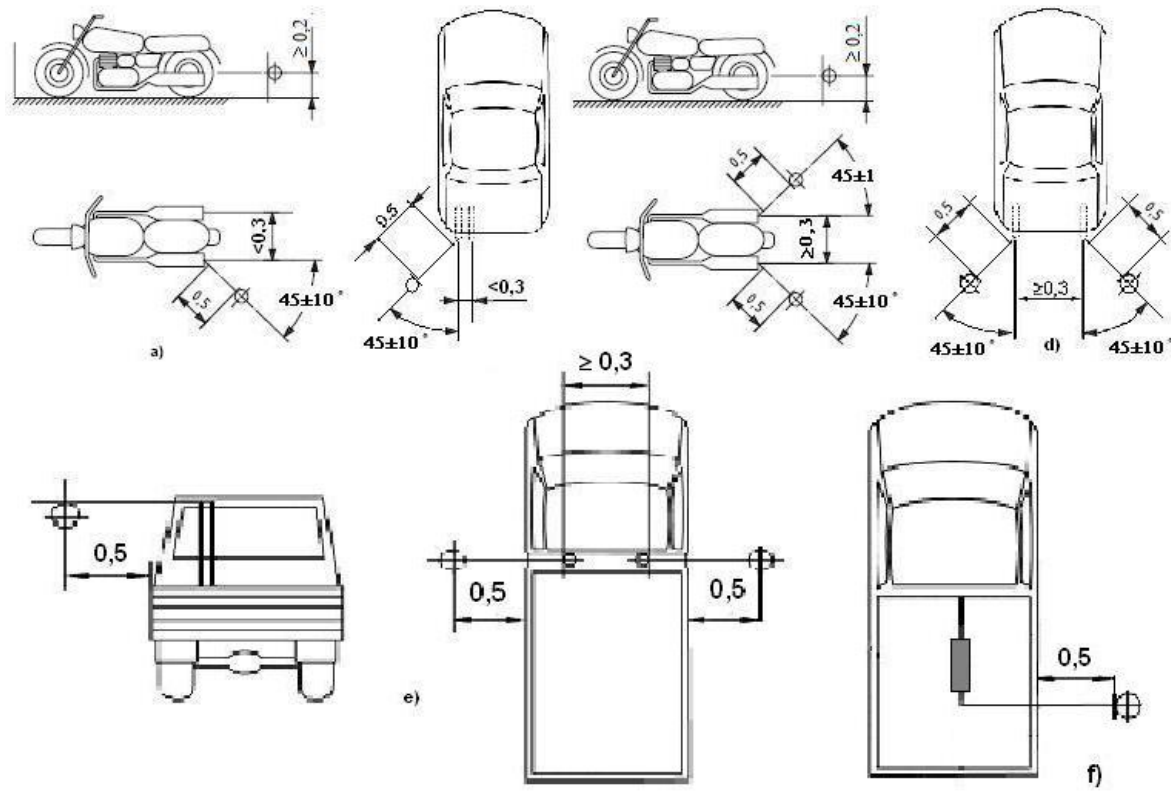
Ocena wyników

§ 17. Niedopuszczalne jest, aby zmierzona wartość poziomu dźwięku sygnału dźwiękowego była mniejsza niż wielkości ustalone odpowiednio w § 11 ust. 1 pkt 6 oraz § 46 ust. 1 pkt 1 lit. e rozporządzenia o warunkach technicznych.

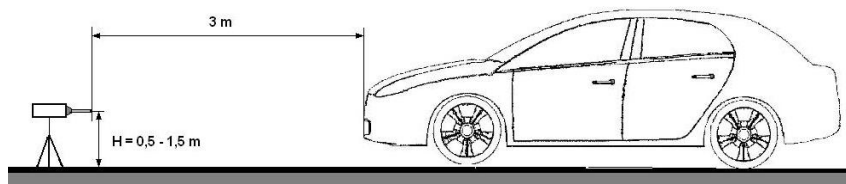
Rysunek 1



Rysunek 2



Rysunek 3



Dział IV

Szczegółowy sposób pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych oraz zadymienia spalin podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu

I. Pomiar emisji zanieczyszczeń gazowych spalin pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym, zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 1 lipca 1995 r.

Warunki pomiaru

§ 1. Pomiar zawartości tlenku węgla (CO) powinien być dokonany analizatorem działającym na zasadzie pochłaniania promieniowania podczerwonego, wywzorcowanym w ułamku objętościowym wyrażonym w % (% objętości spalin).

§ 2. Pomiar powinien się odbywać przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) układ dolotowy silnika (filtr powietrza, kolektor, odpowietrzenie skrzyni korbowej, układ pochłaniania par paliwa, podciśnieniowy układ sterowania wyprzedzenia zapłonu) oraz układ wydechowy powinien być kompletny i szczelny;
- 2) odbiorniki energii elektrycznej (oświetlenie, klimatyzacja) powinny być wyłączone; włączany okresowo wentylator chłodnicy nie powinien pracować, jeżeli powoduje to przekroczenie wartości dopuszczalnych; dopuszcza się przeprowadzenie pomiarów z włączonymi odbiornikami energii elektrycznej, jeśli wyłączenie ich jest niemożliwe;
- 3) dźwignia zmiany biegów powinna być ustawiona w pozycji neutralnej;
- 4) urządzenie rozruchowe powinno być wyłączone;
- 5) hamulec postojowy powinien być włączony;
- 6) silnik powinien być w stanie równowagi cieplnej. W przypadkach wątpliwości dokonać pomiaru temperatury oleju silnika, która nie powinna być niższa niż 70° C;
- 7) sonda analizatora spalin powinna być wprowadzona do rury wydechowej silnika bezpośrednio przed pomiarem na głębokość nie mniejszą niż 30 cm.
- 8) Analizator spalin rozgrzany do temperatury pracy;
- 9) Temperatura otoczenia podczas pomiaru musi być większa niż 0° C;
- 10) Przed każdym pomiarem należy wykonać zerowanie wartości tlenku węgla (CO).

Wykonanie pomiaru

§ 3. 1. Pomiar zawartości tlenku węgla (CO) w spalinach powinien być dokonany przy prędkości obrotowej biegu jałowego, zgodnie z zaleceniami producenta, przy czym bezpośrednio przed pomiarem należy co najmniej przez 15 sekund utrzymać podwyższoną prędkość silnika (do około 3000 min⁻¹), a następnie ją obniżyć do wolnych obrotów.

2. Odczyt wyniku pomiaru powinien być dokonany po ustabilizowaniu się wskazań miernika tlenku węgla (CO), w czasie nieprzekraczającym jednak 30 sekund od momentu ustabilizowania prędkości biegu jałowego.

3. W silnikach wyposażonych w dwudrożny układ wydechowy pomiar powinien być dokonany w obu wylotach, a za wynik przyjmuje się uzyskaną wartość większą.

Ocena wyników pomiaru

§ 4. 1. Niedopuszczalne jest, aby:

1) końcowa wartość pomiaru zawartości tlenku węgla (CO) w spalinach przekraczała maksymalne wielkości ustalone odpowiednio w § 9 ust. 1 pkt 2, § 45 ust. 2 rozporządzenia o warunkach technicznych;

2) nie były spełnione wymagania, o których mowa w § 2 pkt 1.

2. Na wniosek właściciela, posiadacza pojazdu wydaje się wydruk z przyrządu potwierdzający wyniki pomiarów lub podaje je w zaświadczeniu określonym w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

II. Pomiar emisji zanieczyszczeń gazowych spalin pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym, zarejestrowanych po raz pierwszy od dnia 1 lipca 1995 r.

Warunki pomiaru

§ 5. Pomiar emisji zanieczyszczeń gazowych powinien być dokonany przyrządem przeznaczonym do pomiaru zawartości w spalinach: tlenku węgla (CO) zgodnie z § 1, dwutlenku węgla (CO₂), węglowodorów (CH-heksan), tlenu (O₂) oraz do określania współczynnika nadmiaru powietrza (lambda).

§ 6. Pomiar zawartości tlenku węgla (CO) i węglowodorów (CH) w spalinach oraz określenie współczynnika nadmiaru powietrza (lambda) powinny się odbywać przy zachowaniu warunków określonych w § 2.

Wykonanie pomiaru

§ 7. 1. Pomiar zawartości tlenku węgla (CO) i węglowodorów (CH) w spalinach powinien być dokonany najpierw przy podwyższonej prędkości obrotowej silnika (2000-3000 min⁻¹), a następnie przy prędkości obrotowej biegu jałowego, zgodnej z zaleceniami producenta. Pomiary powinny być dokonane bezpośrednio po sobie, przy czym odczyt wyników pomiaru przy prędkości obrotowej biegu jałowego powinien być dokonany po ustabilizowaniu się wskazań miernika tlenku węgla (CO) i węglowodorów (CH), w czasie pomiędzy około 30. a 60. sekundą od momentu ustabilizowania się prędkości biegu jałowego.

2. Jeżeli nie jest znana prędkość obrotowa biegu jałowego, zalecana przez producenta, należy przyjmować prędkość zapewniającą równomierną i stabilną pracę silnika o wartości stosowanej dla silników o zbliżonych danych technicznych.

3. Pomiar współczynnika nadmiaru powietrza (λ) powinien być dokonany przy podwyższonej prędkości obrotowej silnika ($2000=3000 \text{ min}^{-1}$); dotyczy to pojazdu wyposażonego w sondę λ . Z wyjątkiem pojazdów, dla których pomiar współczynnika nadmiaru powietrza (λ) powinien być dokonany zgodnie z zaleceniami producenta, zatwierdzonymi podczas badań homologacyjnych.
4. Przepisy § 3 ust. 3-5 stosuje się odpowiednio.
5. Dla pojazdów silnikowych wyposażonych w pokładowe systemy diagnostyczne do kontroli emisji zanieczyszczeń gazowych OBDII/EOBD konieczne jest sprawdzenie, czy w badanym pojeździe prawidłowo działa kontrolka MIL, wszystkie procedury (monitory) diagnostyczne są wykonane oraz czy nie występują zarejestrowane kody usterek.
6. Pomiar emisji zanieczyszczeń gazowych wykonujemy dla paliwa bazowego jeżeli pojazd jest wyposażony w więcej niż jeden układ zasilania (wielopaliwowy) oraz dodatkowo pomiar zawartości tlenu węgla (CO) dla zasilania gazem.

Ocena wyników pomiaru

§ 8. 1. Niedopuszczalne jest, aby:

- 1) końcowe wartości pomiarów zawartości tlenu węgla (CO) i węglowodorów (CH) w spalinach oraz współczynnika nadmiaru powietrza (λ) przekraczały wielkości ustalone odpowiednio w § 9 ust. 1 pkt 2 i w § 45 ust. 2 rozporządzenia o warunkach technicznych;
 - 2) nie były spełnione wymagania, o których mowa w § 2 pkt 1;
 - 3) wskazania czytnika informacji diagnostycznej dla systemów EOBD wykazywały jakiegokolwiek kody uszkodzeń, występowały nieprawidłowości w sygnalizacji kontrolki MIL oraz działanie było niezgodne z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ Nr 83.05 („Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie emisji zanieczyszczeń gazowych przez pojazdy w zależności od wymagań paliwowych silnika”) dla pojazdów dopuszczonych do ruchu.
2. Na wniosek właściciela, posiadacza pojazdu wydaje się wydruk z przyrządu potwierdzający wyniki pomiarów lub podaje je w zaświadczeniu określonym w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

III. Pomiar zadymienia spalin pojazdów z silnikiem o zapłonie samoczynnym

Warunki pomiaru

- § 9. 1. Pomiar zadymienia spalin powinien być dokonany dymomierzem optycznym wykorzystującym w działaniu zjawisko pochłaniania promieniowania widzialnego (światła) w gazach.
2. Pomiaru zadymienia spalin nie powinno się dokonywać w warunkach atmosferycznych niekorzystnych w stopniu mogącym wpływać na wynik pomiaru. Temperatura otoczenia powinna być wyższa niż $0 \text{ }^{\circ}\text{C}$.
3. Przy przeprowadzaniu pomiaru w pomieszczeniu zamkniętym należy zapewnić skuteczną wentylację stanowiska pomiarowego albo stosować indywidualne wyciągi spalin o odpowiedniej wydajności.

§ 10. Pomiar zadymienia spalin polega na ustaleniu współczynnika absorpcji $k \text{ (m}^{-1}\text{)}$. Jeżeli dymomierz jest wyposażony w więcej niż jedną sondę, przy pomiarze należy zastosować sondę o średnicy odpowiedniej dla średnicy rury wydechowej badanego pojazdu, zgodnie z zaleceniami instrukcji obsługi dymomierza.

§ 11. Pomiar powinien odbywać się przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) układ wydechowy powinien być całkowicie szczelny aż do miejsca poboru spalin (sprawdzanie wizualne i słuchowe);

- 2) dźwignia zmiany biegów powinna być ustawiona w pozycji neutralnej;
- 3) hamulec postojowy powinien być włączony;
- 4) silnik powinien być w stanie równowagi cieplnej. W przypadkach wątpliwości dokonać pomiaru temperatury oleju silnika, która nie powinna być niższa niż 60° C;
- 5) przed pomiarem układ wydechowy powinien być przedmuchiwany przez kilkakrotne naciśnięcie pedału przyspieszenia, a następnie pracę silnika przy podwyższonej prędkości obrotowej w czasie około 1 minuty;
- 6) sonda dymomierza powinna być wprowadzona do rury wydechowej możliwie centrycznie, na głębokość co najmniej równą trzem średnicom wewnętrznym rury;
- 7) przewody łączące sondę z dymomierzem powinny być oryginalne o tej samej długości, bez ostrych zagięć mogących powodować zaleganie sadzy lub ograniczenie przepływu spalin.
- 8) Przed pomiarem zadymienia należy sprawdzić stabilność pracy silnika na prędkości biegu jałowego i regulatorowej.
- 9) W silnikach wyposażonych w dwudrożny układ wydechowy pomiar powinien być dokonany w jednym wylocie.

Wykonanie pomiaru

§12.1. Pomiaru zadymienia spalin dokonuje się w sposób następujący:

- 1) podczas pracy silnika na biegu jałowym należy w czasie mniejszym od jednej sekundy, nacisnąć pedał przyspieszenia, tak aby uzyskać pełny wydatek pompy wtryskowej;
 - 2) pozycję pełnego wydatku należy utrzymać do momentu uzyskania przez silnik maksymalnej prędkości obrotowej i zadziałania regulatora prędkości obrotowej;
 - 3) zwolnić pedał przyspieszenia do uzyskania przez silnik prędkości obrotowej biegu jałowego;
2. Należy wykonać co najmniej trzy pomiary następujące po sobie, z tym że po każdym pojedynczym pomiarze przerwa powinna zapewnić przewietrzenie komory pomiarowej, tak aby poprzedzający pomiar nie miał wpływu na wynik następnego. Pod uwagę bierze się tylko te zmierzone wartości, które zostały uzyskane z trzech następujących po sobie pomiarów, nieróżniące się od siebie o więcej niż 0,50 m⁻¹, a dla pojazdów zarejestrowanych po 30 czerwca 2008 r. nieróżniące się od siebie o więcej niż 0,1 m⁻¹.
3. Jako wynik końcowy pomiaru należy przyjąć średnią arytmetyczną z pomiarów z dokładnością do 0,01 m⁻¹.

§ 13. Dopuszcza się pomiar zadymienia spalin według skali procentowej Hartridge'a (HRT) i przeliczanie uzyskanych wartości na współczynnik, zgodnie z zamieszczoną tabelą.

Ocena wyników pomiarów

§ 14.1. Niedopuszczalne jest, aby:

- 1) końcowa wartość pomiaru zadymienia spalin przekraczała maksymalne wielkości ustalone odpowiednio w § 9 ust. 1 pkt 3 § 9 ust. 1 pkt 3a i w § 45 ust. 2 rozporządzenia o warunkach technicznych;
 - 2) układ wydechowy nie spełniał wymagania, o którym mowa w § 11 pkt 1.
 - 3) dla pojazdów o poziomie emisji Euro 5 i Euro 6 zadymienie spalin przekraczało wartość $0,2 \text{ m}^{-1}$.
2. Wynik pomiaru jest archiwizowany w urzędzeniu i w rejestrze stacji kontroli pojazdów.

TABELA ZAMIANY JEDNOSTEK SKALI PROCENTOWEJ HARTRIDGE'A [HRT] NA JEDNOSTKI WSPÓŁCZYNNIKA k [m^{-1}]

k	% (HRT)	k	% (HRT)	k	% (HRT)	k	% (HRT)	K	% (HRT)
1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
0,02	1	0,55	21	1,23	41	2,19	61	3,86	81
0,05	2	0,58	22	1,27	42	2,25	62	3,99	82
0,07	3	0,61	23	1,31	43	2,31	63	4,12	83
0,09	4	0,64	24	1,35	44	2,38	64	4,26	84
0,12	5	0,67	25	1,39	45	2,44	65	4,41	85
0,14	6	0,70	26	1,43	46	2,51	66	4,57	86
0,17	7	0,73	27	1,48	47	2,58	67	4,74	87
0,19	8	0,76	28	1,52	48	2,65	68	4,93	88
0,22	9	0,80	29	1,57	49	2,72	69	5,13	89
0,25	10	0,83	30	1,61	50	2,80	70	5,35	90
0,27	11	0,88	31	1,66	51	2,88	71	5,60	91
0,30	12	0,90	32	1,71	52	2,96	72	5,87	92
0,32	13	0,95	33	1,76	53	3,04	73	6,18	93
0,35	14	0,97	34	1,81	54	3,13	74	6,54	94
0,38	15	1,00	35	1,86	55	3,22	75	6,97	95
0,41	16	1,04	36	1,91	56	3,32	76	7,49	96
0,43	17	1,07	37	1,96	57	3,42	77	8,15	97

0,46	18	1,11	38	2,02	58	3,52	78	9,10	98
0,49	19	1,15	39	2,07	59	3,63	79	10,71	99
0,52	20	1,19	40	2,13	60	3,74	80		

Dział V

Szczegółowy sposób sprawdzania pojazdu do zasilania gazem podczas przeprowadzania okresowego badania technicznego pojazdu

Przepisy ogólne

- § 1. Dział określa sposób sprawdzenia prawidłowości przystosowania pojazdu do zasilania gazem LPG, gazem CNG lub gazem LNG, o których mowa w rozporządzeniu o warunkach technicznych.
- § 2. Przed przystąpieniem do właściwego sprawdzenia należy skontrolować:
- 1) ważność protokołu oraz decyzji wydanej przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „Dyrektorem TDT”, dotyczącej sprawności zbiornika lub butli do magazynowania gazu na pojeździe;
 - 2) poprawność oznakowania homologacyjnego elementów instalacji zasilania gazem (cecha "E" w kółku) dotyczy instalacji zasilania gazem:
 - a) LPG dopuszczanej po raz pierwszy do ruchu po dniu 30 maja 1999 r.,
 - b) CNG dopuszczanej po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2003 r.,
 - c) LNG w odniesieniu do wysokociśnieniowej części tej instalacji dopuszczanej po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2003 r.
– przed tymi terminami oraz dla niskociśnieniowych elementów instalacji zasilania gazem LNG dopuszcza się inne oznakowanie bezpieczeństwa;
 - 1) zgodność danych identyfikacyjnych zbiornika z danymi zawartymi w protokole wydanym przez Dyrektora TDT;
 - 2) poprawność oznakowania autobusu ze względu na zastosowany rodzaj paliwa.

Sposób sprawdzenia

- § 3. Kontrola rozmieszczenia i mocowania na pojeździe elementów instalacji zasilania gazem polega na sprawdzeniu:
- 1) czy odpowiadają one wymaganiom w tym zakresie, ustalonym w załączniku nr 9 do rozporządzenia o warunkach technicznych;
 - 2) organoleptycznym prawidłowości ich zamocowania.
- § 4. Kontrola stanu ogólnego instalacji zasilania gazem polega na sprawdzeniu:
- 1) czy zbiornik nie nosi śladów uszkodzeń, wgnieceń, przeróbek, czy mocowanie zbiornika jest pewne i gwarantujące, że nie będzie się luzował, obracał, przesuwiał, obciążał lub naprężał instalację zasilania gazem oraz gwarantuje, że nie nastąpi kontakt metalu z metalem za wyjątkiem punktów trwałego zamocowania;
 - 2) czy przewody metalowe wysokiego ciśnienia są prawidłowo ukształtowane, bez załamań i otarć, czy przewody sztywne mocowane są w sposób zabezpieczający przed drganiem lub naprężaniem, prawidłowo prowadzone, bez załamań, w przejściach osłonięte;
 - 3) czy przewody elastyczne nie wykazują pęknięć, uszkodzeń lub śladów zesterzenia się materiału;
 - 4) czy wszystkie połączenia przewodów są w miejscach dostępnych do przeprowadzania oględzin i sprawdzenia szczelności;
 - 5) czy nie występuje oszronienie płaszcza zewnętrznego zbiornika LNG, świadczące o nieszczelności zbiornika wewnętrznego i przedostawaniu się gazu do przestrzeni próżniowej;
 - 6) czy na zbiorniku LNG umieszczona jest nalepka określająca maksymalne ciśnienie w zbiorniku;
 - 7) czy na końcach przewodów niskiego ciśnienia i wentylacyjnych znajdują się metalowe opaski odpowiednio zaciśnięte;
 - 8) czy w instalacji zasilania gazem CNG przed reduktorem znajduje się funkcjonujący wskaźnik ciśnienia gazu o pośrednim przenoszeniu wskazań;
 - 9) czy w instalacji zasilania gazem LNG w kabinie kierowcy znajduje się funkcjonujący wskaźnik ciśnienia gazu w zbiorniku o pośrednim przenoszeniu wskazań;

- 10) stanu technicznego przewodów elektrycznych, doprowadzających prąd do elektrozaworów;
 - 11) czy zawór wlewowy jest umieszczony w miejscu łatwo dostępnym, umożliwiającym napełnianie zbiorników z zewnątrz pojazdu oraz zamontowany w sposób pewny, zabezpieczony przed obracaniem się jak również zanieczyszczeniem;
 - 12) czy odprowadzenie gazu z zaworów bezpieczeństwa jest prawidłowe;
 - 13) czy kanały przewietrzające są drożne i nie były poddane modyfikacji;
 - 14) czy do instalacji zasilania gazem nie zostały podłączone inne urządzenia, niewymagane do prawidłowego działania silnika;
 - 15) czy izolacja i złącza przewodów elektrycznych gwarantują wystarczające zabezpieczenie przed iskrzeniem;
 - 16) czy przewody doprowadzające płyn z układu chłodzenia silnika do parownika nie są popękane a ich połączenia szczelne; czy z układu ogrzewania parownika nie ma wycieków płynu.
- § 5. 1. Kontrola szczelności instalacji zasilania gazem polega na użyciu elektronicznego detektora gazu w miejscach połączeń przewodów i elementów instalacji zasilania gazem, gniazd zaworów bezpieczeństwa i zaworów napełniania oraz elektrozaworów gazowych.
2. Niedopuszczalne jest pojawienie się wskazań na detektorze sygnalizujących wypływ gazu, przy uruchomionym albo wyłączonym silniku.
- § 6. 1. Kontrola dodatkowego zaworu bezpieczeństwa w instalacji zasilania gazem LNG polega na sprawdzeniu, czy wylot gazu z zaworu zabezpieczony jest osłoną winylową koloru czerwonego.
2. W przypadku braku osłony uznaje się decyzję wydaną przez Dyrektora TDT dopuszczającą do eksploatacji zbiornik do gazu za nieważną.
- § 7. 1. Kontrola działania automatycznego zaworu odcinającego paliwo w instalacji zasilania gazem LNG obejmuje:
- 1) uruchomienie silnika;
 - 2) odłączenie przewodu elektrycznego doprowadzającego prąd do cewki sprawdzanego zaworu.
2. Po odłączeniu zasilania cewki silnik powinien zatrzymać się.
- § 8. 1. Kontrola szczelności obudowy zbiornika i obudowy zaworów w instalacji zasilania gazem LPG obejmuje:
- 1) pokrycie preparatem pieniącym miejsc połączeń obudowy zaworów;
 - 2) wprowadzenie i uszczelnienie końcówki przewodu sprężonego powietrza do otworu przewodu wentylacyjnego; jeżeli są dwa otwory, drugi otwór powinien być szczelnie zatkany;
 - 3) doprowadzenie sprężonego powietrza pod ciśnieniem 0,01 MPa do otworu przewodu wentylacyjnego obudowy zaworów.
2. Niedopuszczalne jest pojawienie się pęcherzyków powietrza ani widocznych odkształceń elementów.
- § 9. 1. Sprawdzenie działania systemu detekcji gazu w przedziale zbiornika LNG polega na skierowaniu niewielkiej strugi gazu (np. z pojemnika zapalniczki gazowej) bezpośrednio na czujnik gazu.
2. Kontrolka sygnalizująca nieszczelność umieszczona w kabinie kierowcy powinna się zapalić.

Dział VI

Szczegółowy sposób przeprowadzania badania technicznego ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów.

Przepisy ogólne

§ 1. Dział określa sposób sprawdzenia prawidłowości wykonania badania technicznego ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów.

- 1 Badanie techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów wykonuje się w miejscu spełniającym następujące wymagania:
 - 1) Badanie należy przeprowadzić w miejscu o powierzchni poziomej i utwardzonej o nawierzchni bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej, z płyt betonowych lub kamienno-betonowych o wymiarach umożliwiających przeprowadzenie badania technicznego.
 - 2) Miejsce, na którym wykonywane jest badanie powinno być wybrane w taki sposób, aby wykonywanie badania nie powodowało zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również innych osób znajdujących się w obszarze wykonywania badania.
- § 2. Zakres i sposób wykonywania badania technicznego.
 1. Zakres badania technicznego obejmuje odpowiednio wykonanie czynności wskazanych w załączniku nr 1 pkt 0-10.
 2. Badanie skuteczności działania hamulców wykonuje się z użyciem opóźniomierza, zgodnie z metodyką opisaną w dziale II załącznika nr 1 – *miar opóźnienia hamowania*.
 3. Ocenę skuteczności i równomierności działania hamulców przeprowadza się zgodnie z metodyką opisaną w dziale II załącznika nr 1 – *ocena skuteczności i równomierności hamowania*.
 4. Luz w układzie kierowniczym oraz w układach zawieszenia sprawdza się z wykorzystaniem urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami pojazdu w wersji mobilnej lub z wykorzystaniem urządzenia do podnoszenia osi.
 5. Sprawdzenie prawidłowości ustawienia świateł mijania i światłości świateł drogowych, przeprowadza się z wykorzystaniem przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu wykonanego w wersji mobilnej, pozwalającej na wykonanie pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu poza ławą pomiarową stanowiska kontrolnego stacji kontroli pojazdów.

SZCZEGÓŁOWY SPOSÓB BADANIA MINIMALNEGO WYMAGANEGO POLA WIDZENIA W LUSTERKU ZEWNĘTRZNYM (LEWYM WSTECZNYM) POJAZDU KATEGORII M₁ O RODZAJU SAMOCHÓD OSOBOWY PRZYSTOSOWANEGO KONSTRUKCYJNIE DO RUCHU LEWOSTRONNEGO (Z KIEROWNICĄ UMIESZCZONĄ PO PRAWEJ STRONIE POJAZDU)

§ 1. Szczegółowy sposób badania minimalnego wymaganego pola widzenia, określonego w załączniku nr 13 do rozporządzenia o warunkach technicznych, dotyczy lusterka zewnętrznego (lewego wstecznego) oznakowanego znakiem homologacji zgodnym z regulaminem EKG ONZ nr 46 seria poprawek 00 lub 01 lub dyrektywą 71/127/EWG oraz lusterka, którego znak homologacji jest niewidoczny.

§ 2. Dla celów niniejszego załącznika:

- 1) „pole widzenia” oznacza wycinek przestrzeni trójwymiarowej, który jest monitorowany za pomocą lusterka zewnętrznego po lewej stronie pojazdu;
- 2) „lusterko zewnętrzne (lewe wsteczne)” oznacza przedmiot wyposażenia lub część, z wyjątkiem peryskopu, zapewniające widoczność do tyłu po lewej stronie pojazdu przymocowane na zewnętrznej powierzchni pojazdu.

§ 3.1. Podczas przeprowadzania badania powinny być spełnione wymagania określone w pkt 3 działu I załącznika nr 1 do niniejszego rozporządzenia.

2. Lusterko zewnętrzne (lewe wsteczne) musi mieć możliwość regulacji.

3. Pomiaru pola widzenia nie powinno dokonywać się w warunkach atmosferycznych niekorzystnych w stopniu mogącym wpływać na wynik pomiaru.

4. Pomiar pola widzenia wykonuje się zgodnie z rysunkiem nr 1.

5. Miejsce pomiarowe powinno być poziome, o nawierzchni twardej i równej.

6. Linie o szerokości 50 mm wyznaczające pole widoczności z lewej strony pojazdu odzwierciedlające poziomy fragment jezdni, muszą być zaznaczone wewnątrz obszaru (minimalnego wymaganego pola widzenia na poziomie podłoża) jak pokazano na rysunku nr 1.

7. W czasie pomiaru w miejscu pomiarowym może przebywać tylko właściciel (kierowca) pojazdu i diagnosta prowadzący pomiar.

8. W pojeździe podczas badania powinien znajdować się tylko diagnosta siedzący po prawej stronie na miejscu kierowcy.

9. Pojazd należy ustawić kołami przedniej i tylnej osi równolegle i stycznie do wewnętrznej linii pola widzenia.

10. Siedzenie kierowcy powinno być ustawione w środkowym zakresie regulacji wzdłużnej.

11. Oparcie siedzenia kierowcy powinno być pochylone do tyłu pod kątem 25 stopni od pionu mierzonym w osi symetrii siedzenia.

12. Diagnosta powinien siedzieć na miejscu kierowcy oparty plecami o oparcie siedzenia, a jego głowa oraz wzrok powinny być skierowane na wprost równolegle do podłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu.

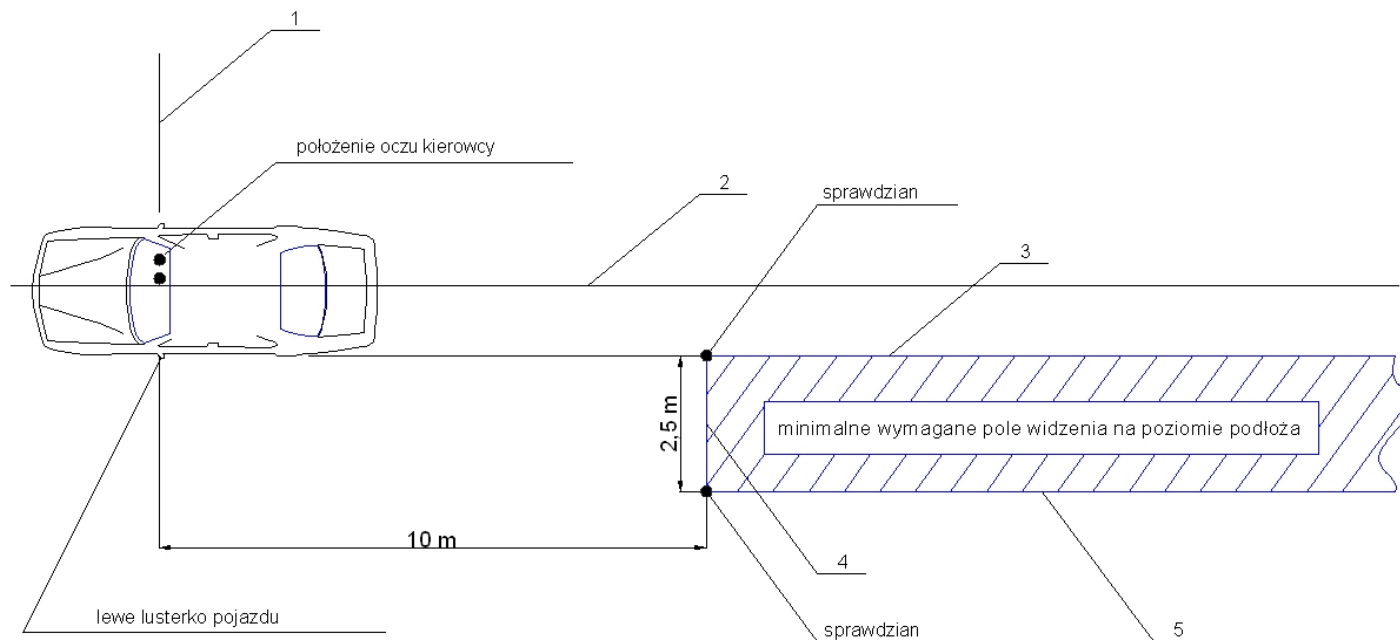
13. Na prawej bocznej szybie należy zaznaczyć równolegle do podłoża położenie oczu kierowcy.

14. Pojazd podczas badania powinien być tak ustawiony, aby położenie oczu kierowcy, o którym mowa w ust. 13, znajdowało się na wysokości osi odniesienia prostopadłej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu tak, jak to pokazano na rysunku nr 1.

15. Po zajęciu miejsca kierowcy diagnosta powinien tak regulować lusterkiem zewnętrznym (lewym wstecznym), aby pole widzenia widoczne w lusterku umożliwiło kierowcy widzenie:

- 1) sprawdzianów o wysokości h ($h = 50 \text{ mm} + \text{odległość oczu kierowcy od nawierzchni podłoża}$) umieszczonych na miejscu pomiarowym, jak pokazano na rysunku nr 1;
 - 2) minimalnego wymaganego pola widzenia na poziomie podłoża, jak pokazano na rysunku nr 1.
16. Sprawdzeniem może być dowolny przedmiot o wymaganej minimalnej wysokości.
17. W przypadku, gdy diagnosta obejmie wzrokiem w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym), nie odrywając przy tym pleców od oparcia fotela, pole widzenia, o którym mowa w ust. 15, wynik badania uznaje się za pozytywny.

Minimalne wymagane pole widzenia, które powinno być widoczne w lusterku zewnętrznym (lewym wstecznym)



Opis do rysunku

1. Oś odniesienia;
2. Podłużna płaszczyzna symetrii pojazdu;
3. Wewnętrzna linia pola widzenia;
4. Przednia linia pola widzenia;
5. Zewnętrzna linia pola widzenia.

**WYMAGANIA DOTYCZĄCE KONTROLI ORAZ KATALOG USTEREK
PODCZAS PRZEPROWADZANIA DODATKOWEGO BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU**

Dział I

Tabela: przedmiot i zakres badania, czynności kontrolne, metody oceny stanu technicznego pojazdu oraz usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezgodny z warunkami technicznymi

Przedmiot i zakres badania	Metoda	Usterki skutkujące uznaniem stanu technicznego za niezadawalający	Usterka		
			D	P	N
1	2	3	4		
1. DODATKOWE CZYNNOŚCI WYKONYWANE PODCZAS BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU, KTÓRY UCZESTNICZYŁ W WYPADKU DROGOWYM, W KTÓRYM ZOSTAŁY USZKODZONE ZASADNICZE ELEMENTY NOŚNE KONSTRUKCJI NADWOZIA, PODWOZIA LUB RAMY, Z ZASTRZEŻENIEM § 5 UST 1 PKT 4 ROZPORZĄDZENIA, LUB GDY POJAZD NOSI ŚLADY USZKODZEŃ ALBO GDY JEGO STAN TECHNICZNY WSKAZUJE NA NARUSZENIE ELEMENTÓW NOŚNYCH KONSTRUKCJI POJAZDU, W TYM KÓŁ, ZAWIESZENIA, UKŁADÓW PODUSZEK POWIETRZNYCH, UKŁADU KIEROWNICZEGO LUB HAMULCOWEGO.					
1.1. Dodatkowa kontrola układu kierowniczego 1.1.1. Stan techniczny	1. Kontrola organoleptyczna części zewnętrznych układu kierowniczego pojazdu ustawionego na kanale lub podniesionego za pomocą dźwignika. 2. Sprawdzenie wrywkowe momentów dokręcenia połączeń śrubowych kluczem dynamometrycznym.	Niedostateczny (zbyt mały) moment dokręcenia co najmniej jednej ze sprawdzanych wrywkowo śrub lub nakrętek.		X	
1.1.2. Wartość skrętności kół (różnicy kąta skrętu kół przy skręceniu koła zewnętrznego o 20°) oraz maksymalnego kąta skrętu kół - prawidłowość montażu u	Sprawdzenie na stanowisku wyposażonym w obrotnice. Pomiar wykonuje się w funkcji obrotów koła kierownicy.	1. Niezgodna z wymaganiami wartość skrętności kół w którąkolwiek stronę.		X	

kładu kierowniczego		2. Niezgodna z wymaganiami wartość maksymalnego kąta skrętu kół w którąkolwiek stronę.		X	
1.1.3. Działanie mechanizmu wspomagającego układ kierowniczy	Sprawdzenie na stanowisku kontrolnym, gdy koła badanego pojazdu ustawione są do jazdy na wprost, poprzez skręcanie kół.	1. Brak zmiany oporu skrętu kół przednich przy działającym i nie działającym mechanizmie wspomagającym.		X	
	Uwaga: Sprawdzenie płynności działania należy wykonywać na obrotnicach lub przy kołach uniesionych nad nawierzchnią stanowiącą.	2. Brak płynności działania w całym zakresie skrętu.		X	
1.2. Dodatkowa kontrola zawieszenia	Sprawdzenie wyrywkowe momentów dokręcenia połączeń śrubowych kluczem dynamometrycznym.	Niedostateczny (zbyt mały) moment dokręcenia co najmniej jednej ze sprawdzanych wyrywkowo śrub lub nakrętek.		X	

<p>1.3. Dodatkowa kontrola ustawienia kół jezdnych</p> <p>1.3.1. Pomiar geometrii ustawienia kół przednich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pomiar kąta pochylenia koła lewego i prawego, - pomiar kąta wyprzedzenia osi zwrotnicy kół lewego i prawego, - pomiar zbieżności kół, - pomiar śladowości kół, - pomiar nierównoległości osi 	<p>Pomiary geometrii kół jezdnych pojazdu wykonuje się na ławach pomiarowych stanowiska kontrolnego.</p> <p>Uwaga:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pomiary wykonuje się po uprzednim wyregulowaniu ciśnienia w ogumieniu do wartości nominalnej dla danego pojazdu, - pomiary wykonuje się przy takim stanie obciążenia pojazdu, dla którego producent pojazdu podaje mierzone parametry, - pomiary kąta pochylenia kół oraz zbieżności kół wykonuje się po uprzednim skompensowaniu „bicia” kół. 	<p>Niezgodność otrzymanych wyników pomiarów z wartościami parametrów dopuszczalnymi podczas kontroli, podawanymi przez producenta pojazdu.</p>		X	
<p>1.3.2. Pomiar geometrii ustawienia kół tylnej osi (jeżeli jest wymagana przez producenta pojazdu):</p> <ul style="list-style-type: none"> - pomiar kąta pochylenia koła lewego i prawego, - pomiar zbieżności kół 	<p>Jak wyżej.</p>	<p>Jak wyżej.</p>		X	

1.4. Urządzenia podlegające dozorowi technicznemu	Sprawdzenie dokumentu potwierdzającego o sprawność urządzenia technicznego, wydane przez właściwy organ dozoru technicznego.	Brak dokumentu potwierdzającego sprawność urządzenia, wydane po terminie wydania skierowania na badanie. A w przypadku wymiany zbiornika w pojeździe przystosowanym do zasilania gazem brak dokumentu potwierdzającego wymianę zbiornika na nowy przez instalatora lub zakład montujący instalatora.		X	
1.5 Układy poduszek powietrznych (o ile wchodzi w zakres kompletacji pojazdu)	Kontrola organoleptyczna oraz sprawdzenie przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu.	System wskazuje awarię układu za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu.		X	
2. DODATKOWE CZYNNOŚCI WYKONYWANE PODCZAS BADANIA TECHNICZNEGO 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 LUB ZMIANĘ RODZAJU POJAZDU NA POJAZD SPECJALNY, Z ZASTRZEŻENIEM ART. 66 UST. 4 PKT 5 I 6 USTAWY, Z WYŁĄCZENIEM MONTAŻU INSTALACJI DO ZASILANIA GAZEM.					
2.1. Badanie zgodności dokonanych zmian z ustawą i rozporządzeniem o warunkach technicznych	Kontrola organoleptyczna, sprawdzenie zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów pojazdu oraz przedmiotów jego wyposażenia lub części po przeprowadzonych zmianach w celu sprawdzenia zgodności przeprowadzonych zmian z przedstawioną dokumentacją; sporządzenie opisu zmian, ustalenie nieznanymi lub nowych danych pojazdu. Badanie wykonuje się w sposób określony w Dziale III załącznika nr 3.	Dokonane zmiany nie spełniają wymagań przepisów ustawy i rozporządzenia o warunkach technicznych		X	
3. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU, KTÓRY MA BYĆ UŻYWANY JAKO TAKSÓWKA.					
3.1. Taksówka	Kontrola organoleptyczna.	1. Brak taksometru elektronicznego z ważnym dowodem legalizacji.		X	
		2. Brak gaśnicy, apteczki, koła zapasowego lub koła dojazdowego lub zestawu naprawczego.		X	

		3. Światło „TAXI” nieprawidłowo podłączone lub umieszczone.		X	
		4. Napisy niezwiązane z działalnością przewoźnika umieszczone na świetle „TAXI”.		X	
4. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU PRZYSTOSOWANEGO DO UŻYWANIA JAKO POJAZD UPRIZYWILEJOWANY					
4.1. Pojazd samochodowy uprzywilejowany	Kontrola organoleptyczna.	1. Brak lub niedziałające dźwiękowe sygnały ostrzegawcze.		X	
		2. Ostrzegawczy sygnał świetlny nie działa lub ma nieprawidłową barwę.		X	
		3. Nieprawidłowa barwa lub napisy na pojeździe.		X	
		4. Możliwość włączenia sygnałów dźwiękowych bez włączenia sygnałów świetlnych.		X	
		5. Włączenie sygnałów zależy od położenia urządzenia umożliwiającego pracę silnika.		X	
5. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU DO NAUKI JAZDY LUB PRZEPROWADZANIA EGZAMINU PAŃSTWOWEGO.					
5.1. Pojazd do nauki jazdy i egzaminowania	Kontrola organoleptyczna.	1. Brak dodatkowego pedału hamulca roboczego.		X	
		2. Brak dodatkowych lusterek wstecznych.		X	
		3. Brak koła zapasowego oraz apteczki.		X	

		4. Nieogrzewana tylna szyba (w samochodzie osobowym).		X	
		5. Brak wymaganego oznakowania.		X	
		6. Brak innego szczegółowego, dodatkowego wyposażenia, w zależności od rodzaju pojazdu.		X	
6. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU ODPOWIEDNIO PRZYSTOSOWANEGO LUB WYPOSAŻONEGO ZGODNIE Z PRZEPISAMI O PRZEWOZIE DROGOWYM TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH.					
6.1. Dodatkowe warunki techniczne	Kontrola organoleptyczna (warunki techniczne określają przepisy załącznika B do umowy ADR).	1. Niespełnienie odpowiednich wymagań dotyczących konstrukcji i wyposażenia pojazdu typu FL, OX, AT, EX/II, EX/III, MEMU w zakresie: - wyposażenia elektrycznego, - układu hamulcowego, - zabezpieczenia przeciwpożarowego, - ograniczenia prędkości, - urządzenia sprzęgającego dla przyczep (naczep).		X	
		2. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnienie wymagań układu przeciwblokującego (ABS) odpowiednio kategorii 1 lub kategorii A (jeżeli jest wymagany).		X	
		3. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnienie wymagań dla układu hamowania długotrwałego (zwłaniacza), jeżeli jest wymagany.		X	

		4. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymagań dla ogrzewacza kabiny kierowcy (jeżeli jest zainstalowany).		X	
		5. Brak tachografu cyfrowego albo samochodowego o lub tachograf nie spełnia wymagań przewidzianych dla tego typu pojazdu.		X	
		6. Dokument wydany przez właściwy organ dozoru technicznego jest nieważny, lub brak tabliczki znamionowej zbiornika.		X	
7. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU, DLA KTÓREGO OKREŚLONO WYMAGANIA TECHNICZNE W PRZEPISACH USTAWY O PODATKU OD TOWARÓW I USŁUG, USTAWY O PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB FIZYCZNYCH, LUB USTAWY O PODATKU DOCHODOWYM OD OSÓB PRAWNYCH.					
7.1. Dodatkowe warunki techniczne	Kontrola organoleptyczna i pomiar.	Brak spełnienia warunków określonych w: - art. 5a pkt 19a lit. a lub lit. b ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1509) lub - art. 4a pkt 9a lit. a lub lit. b ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1036) lub - art. 86a ust. 9 pkt 1 lub pkt 2 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2017 r. poz. 1221, z późn zm.).		X	
8. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE AUTOBUSU, KTÓREGO DOPUSZCZALNA PRĘDKOŚĆ JAZDY NA AUTOSTRADZIE I DRODZE EKSPRESOWEJ WYNOSI 100 km/h, CO DO ZGODNOŚCI Z DODATKOWYMI WARUNKAMI TECHNICZNYMI.					
8.1. Charakterystyka techniczna pojazdu	Kontrola organoleptyczna i sporządzenie zaświadczenia, według załącznika nr 7 d o rozporządzenia.	1. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie wymagań dla zwalniacza (jeżeli jest wymagany).		X	

		2. Brak dokumentacji potwierdzającej spełnianie w wymagań układu przeciwblokującego (ABS) kat. 1 (jeżeli jest wymagany).		X	
		3. Siedzenia nie odpowiadają wymaganiom przepisów rozporządzenia o warunkach technicznych.		X	
		4. Opony: brak oznaczeń homologacyjnych na zgodność z regulaminem nr 54 EKG ONZ.		X	
		5. Brak tachografu cyfrowego albo samochodowego o o zakresie działania min. 125 km/h.		X	
		6. Stosunek maksymalnej mocy netto silnika do do puszczałnej masy całkowitej mniejszy niż 11 kW/t.		X	
		7. Brak potwierdzenia producenta autobusu o pozytywnym badaniu w zakresie stateczności ruchu po rozerwaniu jednej z opon kół osi przedniej.		X	
		8. Brak przegrody zabezpieczającej kierowcę przed uderzeniem z tyłu.		X	
		9. Brak urządzenia zabezpieczającego bagaż przed przemieszczaniem się w przestrzeni pasażerskiej.		X	
9. DODATKOWE BADANIE TECHNICZNE POJAZDU WYPOSAŻONEGO W BLOKADĘ ALKOHOLOWĄ.					
9.1. Dodatkowe warunki techniczne	Kontrola organoleptyczna.	1. Widoczne uszkodzenia mechaniczne blokady alkoholowej.		X	
		2. Widoczne uszkodzone połączenia elektryczne.		X	

		3. Brak ważnego w dniu badania technicznego dokumentu wystawionego przez producenta blokady alkoholowej lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.		X	
		4. Możliwość uruchomienia silnika pojazdu bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu.		X	

*skrótów D, P oraz N oznaczają:

- D – usterka drobna,
- P – usterka poważna,
- N – usterka niebezpieczna.

UWAGI:

1. Oględziny przeprowadza się bez demontażu zespołów i części pojazdu ustawionego na kanale lub podniesionego za pomocą dźwignika na stanowisku kontrolnym.
2. Wykaz czynności oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdów nie wyczerpują wszystkich możliwych przypadków niesprawności.

Dział II

Szczegółowy sposób ustalania nieznanych lub nowych danych technicznych pojazdu podczas przeprowadzania badania technicznego pojazdu

§ 1. Dział określa sposób ustalania danych technicznych pojazdu, zwłaszcza dopuszczalnej ładowności lub dopuszczalnej masy całkowitej oraz liczby miejsc.

§ 2. 1. Przy ustalaniu nieznanych danych technicznych pojazdu (§ 1) należy w możliwie największym stopniu wykorzystywać dostępne informacje zawarte w takich źródłach, jak przepisy i dokumenty homologacyjne, dane producenta pojazdu, katalog marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, o którym mowa w art. 80bh ust. 1 ustawy, a w indywidualnych wypadkach, inne wiarygodne publikacje i dokumenty, dotyczące danego pojazdu lub jego zespołów i elementów.

2. Wszelkie ustalenia powinny być podejmowane:

- 1) na podstawie przepisów art. 2 pkt 31-58, art. 66 ust. 6 i art. 80bh ustawy;
- 2) z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z § 2-5 rozporządzenia o warunkach technicznych oraz z ewentualnych warunków dodatkowych dotyczących danego pojazdu.

§ 3. 1. Masę własną pojazdu ustala się:

- 1) przez zważenie całego pojazdu albo

- 2) jako sumę mas wynikających z nacisków poszczególnych osi pojazdu.
2. W przypadku dokonania zmian konstrukcyjnych, przeznaczenia pojazdu, marki, typu i modelu produkowanego fabrycznie, ustalona dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać jej pierwotnej wielkości.
3. W razie powstania trudności w ustaleniu parametrów pojazdu, badanie techniczne może być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a ustawy, lub w szczególnych przypadkach – dodatkowo odpowiednio innej specjalności.

§ 4. Dopuszczalną ładowność i masę własną pojazdu określa się w zaokrągleniu do:

- 1) 10 kg – dla pojazdów o masie własnej do 2000 kg;
- 2) 50 kg – dla pozostałych pojazdów.

§ 5. 1. Liczbę miejsc w pojeździe ustala się tak, aby:

- 1) łączna masa osób znajdujących się w pojeździe nie powodowała przekroczenia jego dopuszczalnej masy całkowitej; masę pierwszej osoby przyjmuje się w wysokości 75 kg, a kolejnych w wysokości 68 kg, z zachowaniem warunków § 17 ust. 2 rozporządzenia o warunkach technicznych;
 - 2) zachowane były wymagania dotyczące miejsc oraz pomieszczeń przeznaczonych lub przystosowanych do przewozu osób, określone dla danego rodzaju pojazdu w rozporządzeniu o warunkach technicznych.
2. Jeżeli przepisy ustawy zezwalają na przewóz danym rodzajem pojazdu osób stojących lub leżących, poza łączną liczbą miejsc, należy określić również zawartą w niej liczbę miejsc do stania i leżenia.

§ 6. Inne dane techniczne pojazdu, np. rodzaj, podrodzaj, przeznaczenie, pojemność skokową silnika, ustala się, stosując odpowiednio zasady określone w § 2 działu.

Dział III

Szczegółowy sposób przeprowadzania badania technicznego 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 lub zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny, z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6 ustawy, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem.

- 1) W ramach wykonywanego badania technicznego 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 lub zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny, z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6 ustawy, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem.**
 - 2) właściciel lub posiadacz pojazdu obowiązany jest przedstawić pojazd wraz z dokumentacją potwierdzającą wprowadzone zmiany konstrukcyjne, zmiany, wymiany, lub modyfikacje układów i elementów pojazdu oraz przedmiotów jego wyposażenia lub części. Dokumentacja powinna być przygotowana przez dokonującego zmiany i zawierać odpowiednio do zakresu wprowadzonych zmian, w tym opis zmian, rysunki techniczne, obliczenia wytrzymałościowe, specyfikację użytych elementów i materiałów.
- 2) Wynik badania technicznego jest ustalany na podstawie aktualnego stanu technicznego pojazdu, w oparciu o przedstawioną dokumentację, dostępne świadectwa (o ile są dostępne) oraz niezbędne badania i sprawdzenia w zakresie dokonanych zmian.

1. PROCEDURY

Diagnosta zatrudniony przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego:

- 1) weryfikuje dostarczone dokumenty, w tym dane pojazdu, opis dokonanych zmian, świadectwa homologacji typu dotyczące przedmiotowego pojazdu, świadectwa homologacji typu EKG ONZ na przedmioty wyposażenia lub części użyte do wprowadzonych zmian w pojeździe, sprawozdania z badań wykonane przez jednostkę uprawnioną dotyczące przedmiotów wyposażenia lub części w których wprowadzono zmiany, rysunki techniczne, obliczenia wytrzymałościowe, specyfikację użytych elementów i materiałów itp., pod względem zgodności z aktualnymi przepisami ustawy i rozporządzeniem o warunkach technicznych pojazdów.
- 2) sprawdza czy cechy pojazdu w zakresie dokonanych zmian są zgodne z wymaganiami obowiązującymi w dniu przeprowadzenia badania technicznego.
- 3) sprawdza czy w wyniku przeprowadzonych zmian nie przekroczono wartości maksymalnych mas, nacisków i wymiarów określonych w świadectwie homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu.
- 4) przeprowadza sprawdzenie elementów pojazdu oraz przedmiotów jego wyposażenia lub części dla pojazdu, który podlega badaniu w celu sprawdzenia, czy pojazd jest wykonany zgodnie z odpowiednimi danymi zawartymi w przedstawionej dokumentacji lub w przypadku braku możliwości przeprowadzenia takiego sprawdzenia wymaga od właściciela pojazdu przedstawienia dokumentu z badania wykonanego przez jednostkę uprawnioną.
- 5) w przypadkach koniecznych demontuje osłony i inne elementy pojazdu ograniczające dostęp do badanych elementów pojazdu,
- 6) ustala nowe lub nieznanne dane pojazdu zgodnie z działem II załącznika nr 3 rozporządzenia,
- 7) sporządza opis zmian dokonanych w pojeździe zgodnie z załącznikiem nr 6 do rozporządzenia.

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU TECHNICZNYM POJAZDU

(Strona 1)

ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU TECHNICZNYM POJAZDU				
				NR <input type="text" value="1)"/>
<i>(pieczęć stacji kontroli pojazdów)</i>				
Marka	Typ	Model handlowy	Kategoria pojazdu ²⁾	Nr rejestracyjny
Rodzaj pojazdu	Rodzaj badania, czynności:		Kraj rejestracji ³⁾	Nr identyfikacyjny (VIN) nr nadwozia/podwozia/ramy
WYNIK BADANIA POJAZDU ⁴⁾ :		1	Pozytywny (P)	
		2	Negatywny (N)	
Data pierwszej rejestracji za granicą ⁵⁾		Imię i nazwisko diagnosty, podpis, pieczęć diagnosty		
Data pierwszej rejestracji w kraju ⁶⁾				
Odczyt licznika przebiegu pojazdu w momencie badania ⁷⁾				
Data przeprowadzanego badania				
Następny termin badania do				

(Strona 2)

1. Uwagi⁸⁾.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

2. Pojazd (nie)⁹⁾ odpowiada dodatkowym warunkom technicznym przewidzianym dla:
.....
.....
.....
.....
.....

.....
Imię i nazwisko diagnosty, podpis, pieczęć
diagnosty

OBJAŚNIENIA DO WZORU (które nie muszą być umieszczone na wydruku):

¹⁾ Numer zaświadczenia jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych (załącznik nr 9 do rozporządzenia). W przypadku wydania duplikatu zaświadczenia, do wcześniej nadanego numeru zaświadczenia dodaje się „W”, co oznacza „wtórnik”. Struktura numeru badania technicznego powinna mieć następującą budowę:

AAAAA^{I)}/BB^{II)}/00000^{III)}/C^{IV)}/DD^{V)}

- ^{I)} AAAAA – pięciodziesiętny numer badania technicznego zaczynający się z prawej strony np. 00001
- ^{II)} BB – wyróżnik rodzaju stacji – odpowiednio jedna lub dwie litery:
„O” okręgowa stacja kontroli pojazdów;
„P” podstawowa stacja kontroli pojazdów;
„PP” podstawowa stacja kontroli pojazdów z przyczepami.
- ^{III)} 00000 - numer kolejny stacji kontroli pojazdów (dla stacji działających w dniu wejścia w życie rozporządzenia - numer nadany na podstawie dotychczasowych przepisów).
- ^{IV)} C – należy wpisać w przypadku stacji kontroli pojazdów uprawnionych do badania ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów.
- ^{V)} DD oznakowanie roku, dwie ostatnie cyfry roku np. 17.
- ²⁾ O ile dane są dostępne i zostały ustalone na podstawie dowodu rejestracyjnego pojazdu (pozwolenia czasowego), świadectwa zgodności WE, świadectwa zgodności, wyciągu ze świadectwa homologacji typu pojazdu, odpisu decyzji zwalniającej z obowiązku uzyskania świadectwa homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu.
- ³⁾ Wpisać oznaczenie kraju rejestracji zgodnie z normą ISO3166-1, alfa-2.
- ⁴⁾ Pozycje 1, 2 po przeprowadzeniu badania technicznego pojazdu wypełnia się przez wyraźne skreślenie treści niemającej w danym przypadku zastosowania. W przypadku potwierdzenia przeprowadzenia czynności innych niż badanie techniczne pojazdu pozycje 1 i 2 skreśla się i wypełnia się pkt 2 na drugiej stronie zaświadczenia.
- ⁵⁾ Dla pojazdu sprowadzonego z zagranicy, data pierwszej rejestracji za granicą jest datą pierwszej rejestracji.
- ⁶⁾ Dla pojazdu nowego lub zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed dniem 1 października 2004 r., data pierwszej rejestracji w kraju jest datą pierwszej rejestracji.
- ⁷⁾ O ile dotyczy i o ile dane są dostępne, odczyt liczników przebiegu pojazdu w momencie badania technicznego wraz z jednostką miary.
- ⁸⁾ Należy wpisywać przekroczone parametry administracyjne w zakresie mas, wymiarów, nacisków oraz ich wartości, ustalone dane niezbędne do rejestracji pojazdu, stwierdzone niezgodności z warunkami technicznymi pojazdów, zakres i opis stwierdzonych niezgodności danych pojazdu, stwierdzone usterki wraz z podaniem nr załącznika, numeru z kolumny pierwszej, odpowiedniego opisu usterki z kolumny trzeciej, oraz oceny z kolumny czwartej załącznika nr 1 i/lub 3, ograniczenia przy zezwoleniu na używanie pojazdu i jego termin, a także: informacje dotyczące wyposażenia pojazdu w zamontowane urządzenie techniczne z podaniem numeru i daty wystawienia protokołu i decyzji dopuszczającej urządzenie do eksploatacji wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego oraz zapis informujący o braku w dowodzie rejestracyjnym miejsca przeznaczonego na odpowiedni wpis, informację o pojeździe konstrukcyjnie przystosowanym do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie

pojazdu) albo pojeździe konstrukcyjnie przystosowanym do ruchu lewostronnego (z kierownicą umieszczoną po prawej stronie pojazdu) który został następnie przebudowany i przystosowany do ruchu prawostronnego (z kierownicą umieszczoną po lewej stronie pojazdu) oraz inne uwagi. W przypadku pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową należy wpisywać: producenta, typ oraz numer seryjny urządzenia na podstawie dokumentu kalibracyjnego. Do dnia 1 stycznia 2023 r. należy wpisywać wynik: pomiaru z analizatora spalin dla silników o zapłonie iskrowym lub dymomierza dla silników o zapłonie samoczynnym, wynik pomiaru z urządzenia do kontroli działania hamulców.

9) Niepotrzebne skreślić oraz wpisać potwierdzenie przeprowadzenia czynności innych niż badanie techniczne lub spełnienie dodatkowych warunków technicznych. W przypadku badania technicznego pojazdu, o którym mowa w art. 81 ust. 14 pkt 6 ustawy, należy wpisać odpowiednio:

- art. 5a pkt 19a lit. a lub lit. b 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
- art. 4a pkt 9a lit. a lub lit. b 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), lub
- art. 86a ust. 9 pkt 1 lub pkt 2 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2017 r. poz. 1221, z późn. zm.).

UWAGA:

Na wzorze zaświadczenia dopuszcza się stosowanie w tle znaków firmowych podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów z zastrzeżeniem, że barwa znaków i miejsce umieszczenia znaków nie pogorszy czytelności zaświadczenia.

WZÓR

(pieczętka stacji kontroli pojazdów)

DOKUMENT IDENTYFIKACYJNY POJAZDU

**Załącznik do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym
nr z dnia**

- | | |
|--|----------------|
| 1. Numer rejestracyjny ..... | ..... |
| 2. Kraj poprzedniej rejestracji ..... | ..... |
| 3. Kraj producenta ..... | ..... |
| 4. Cecha identyfikacyjna pojazdu* ..... | ..... |
| 5. Marka ..... | ..... |
| 6. Model handlowy ..... | ..... |
| 7. Typ/wariant/wersja ¹⁾ |/..... |
| 8. Rodzaj pojazdu ..... | ..... |
| 9. Podrodzaj pojazdu ..... | ..... |
| 10. Przeznaczenie pojazdu ..... | ..... |
| 11. Barwa nadwozia ²⁾ | |
| 12. Masa własna | kg |
| 13. Maksymalna ładowność | kg |
| (konstrukcyjna – przewidziana przez producenta) | |
| 14. Dopuszczalna ładowność | kg |
| (administracyjna – przewidziana przepisami krajowymi) | |
| 15. Maksymalna masa całkowita | kg |
| (konstrukcyjna – przewidziana przez producenta) | |
| 16. Dopuszczalna masa całkowita | kg |
| (administracyjna – przewidziana przepisami krajowymi) | |
| 17. Liczba miejsc do siedzenia |/..... |
| 18. Liczba miejsc do stania/leżenia |/..... |
| 19. Maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy (bez hamulca) | kg |
| 20. Maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy (z hamulcem) | kg |
| 21. Liczba osi/liczba kół |/..... |
| 22. Rozstaw osi skrajnych | m |
| 23. Rozstaw osi tylnych 1-2-3 |/..... m |
| 24. Rozstaw kół |/..... m |
| 25. Rozmiar opon/nośność opon |/..... kg |
| 26. Maksymalny nacisk osi/grup osi przedniej | kN |
| (konstrukcyjny – przewidziany przez producenta) | |
| 27. Dopuszczalny nacisk osi/grup osi przedniej ³⁾ | kN |
| (administracyjny – przewidziany przepisami krajowymi) | |
| 28. Maksymalny nacisk osi/grup osi tylnej 1 | kN |
| (konstrukcyjny – przewidziany przez producenta) | |
| 29. Dopuszczalny nacisk osi/grup osi tylnej 1 ³⁾ | kN |
| (administracyjny – przewidziany przepisami krajowymi) | |
| 30. Maksymalny nacisk osi tylnej 2 | kN |

(konstrukcyjny – przewidziany przez producenta)		
31. Dopuszczalny nacisk osi tylnej 2 ³⁾	kN
(administracyjny – przewidziany przepisami krajowymi)		
32. Maksymalny nacisk osi tylnej 3 .....	.....	kN
(konstrukcyjny – przewidziany przez producenta)		
33. Dopuszczalny nacisk osi tylnej 3 ³⁾	kN
(administracyjny – przewidziany przepisami krajowymi)		
34. Pojemność skokowa silnika .....	.....	cm ³
35. Rodzaj silnika/rodzaje paliwa /	
36. Rodzaj dopalacza katalitycznego .....	.....
37. Maksymalna moc netto silnika przy obrotach min ⁻¹ .....	.....	kW
38. Miejsce mocowania tabliczki .....	.....
39. Miejsce wybicia Cechy identyfikacyjnej pojazdu * .....	.....
40. Długość ** .....	.....	m
41. Szerokość .....	.....	m
42. Wysokość .....	.....	m
43. Rok produkcji .....	.....
44. Dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów .....	.....	kg
45. Maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów .....	.....	kg

Uwagi:

1.
(nr i data opinii rzeczoznawcy samochodowego, jeżeli jej żądano)
2.
(nazwisko i imię rzeczoznawcy samochodowego, firma)
3.
(treść opinii rzeczoznawcy samochodowego, firma)

Dodatkowe informacje***:

.....
.....
.....

.....
(data badania)

.....
(Imię i nazwisko diagnosty,
podpis, pieczęć diagnosty)

UWAGA:

W pozycjach nie dotyczących danego rodzaju pojazdu należy umieścić znak „X”.

* Niepotrzebne skreślić.

** W przypadku naczep należy dodatkowo podać przez długość rozumie się odległość między osią sworznia siodłowego urządzenia sprzęgającego a tylnym obrysem naczepy.

*** Należy wymienić dodatkowe wyposażenie pojazdu takie, jak np. hak, urządzenia podlegające dozorowi technicznemu, wyposażenie w instalację do zasilania gazem.

¹⁾ Wariant/wersję podać, o ile występuje.

²⁾ Wskazać tylko jeden z podstawowych kolorów, np.: biały, żółty, pomarańczowy, czerwony, fioletowy, niebieski, zielony, szary, brązowy, czarny.

³⁾ Podkreślić wartość największą.

WZÓR

.....
(pieczęć stacji kontroli pojazdów)

OPIS ZMIAN DOKONANYCH W POJEŹDZIE

Załącznik do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym nrz dnia pojazdu (marka/typ/model handlowy) o nr rejestracyjnym

I. Opis zmian:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Ia. Odpowiednie zdjęcia zmian:

II. Ocena dokonanych zmian^{*)}:

1. Dokonane zmiany są zgodne z przepisami ustawy i rozporządzenia o warunkach technicznych.
 2. Dokonane zmiany nie spełniają wymagań przepisów ustawy i rozporządzenia o warunkach technicznych ze względu na:
-
.....
.....

III. Nowe dane techniczne pojazdu po dokonaniu zmian:

1. Marka
2. Model
3. Rodzaj
4. Podrodzaj
5. Przeznaczenie
6. Kolor nadwozia^{**)}
7. Masa własna kg
8. Dopuszczalna ładowność kg
(administracyjna – przewidziana przepisami krajowymi)
9. Dopuszczalna masa całkowita pojazdu kg
(administracyjna – przewidziana przepisami krajowymi)

10. Liczba miejsc siedzących, włączając siedzenie kierowcy
11. Liczba miejsc stojących, jeżeli występuje
12. Maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy (z hamulcem)kg
13. Największy dopuszczalny nacisk osi kN
(administracyjny - przewidziany przepisami krajowymi, na osi, dla której jest największy)
14. Pojemność silnika/maksymalna moc netto silnika.....cm³/kW
15. Rodzaj silnika/rodzaj paliwa/.....
16. Długość m
17. Szerokośćm
18. Wysokośćm
19. Rok produkcji.....
20.

IV. Uwagi:

1.
(nr i data opinii rzeczoznawcy samochodowego, jeżeli jej żądano)
2.
(nazwisko i imię oraz numer identyfikacyjny rzeczoznawcy samochodowego, firma)
3.
(treść opinii rzeczoznawcy samochodowego)

.....
(data badania)

.....
(Imię i nazwisko diagnosty,
podpis, pieczęć diagnosty)

UWAGA:

W pozycjach nie dotyczących danego rodzaju pojazdu należy umieścić znak „X”.

*) Niepotrzebne skreślić.

**) Wskazać tylko jeden z podstawowych kolorów, np.: biały, żółty, pomarańczowy, czerwony, purpurowy/fioletowy, niebieski, zielony, szary, brązowy, czarny.

WZÓR

ZASWIADCZENIE

o przeprowadzonym badaniu technicznym autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi

..... (pieczętka stacji kontroli pojazdów)				Nr ¹⁾	
Marka	Typ	Model handlowy	Rodzaj pojazdu	Nr rejestracyjny	
Numer VIN lub numer nadwozia, podwozia lub ramy				Data pierwszej rejestracji	
Rok produkcji				Uwagi:	
Prędkość maksymalna			km/h		
Maksymalna moc netto silnika			kW		
Liczba miejsc siedzących					
Maksymalna masa całkowita			kg		
Dopuszczalna masa całkowita			kg		
Dopuszczalny nacisk osi przedniej			kN		
Dopuszczalny nacisk osi tylnej 1			kN		
Dopuszczalny nacisk osi tylnej 2			kN		
Rozmiar opon kół osi przedniej					
Rozmiar opon kół osi tylnej 1					
Rozmiar opon kół osi tylnej 2					
ZAKRES BADANIA				Wynik badania 1/0/X	Uwagi
<i>I</i>				2 ²⁾	3
Ogranicznik prędkości jazdy maks. 100 km/h					
Układ hamulcowy	Międzynarodowa homologacja				
	Zwalniacz elektryczny / hydrauliczny / inny ^{*)}				
	Urządzenie przeciwblokujące (ABS)				
Potwierdzenie producenta o pozytywnym wyniku badania w zakresie stateczności ruchu					
Siedzenia	Turystyczne				
	Pasy bezpieczeństwa na siedzeniach niezabezpieczonych				
	Zamocowanie pasów bezpieczeństwa				
	Tabliczki informujące o obowiązku używania pasów bezpieczeństwa				
	Zabezpieczenie tylne miejsca kierowcy				
Urządzenia do mocowania bagażu					
Ogumienie	Międzynarodowa homologacja				
	Głębokość bieżnika minimum 3 mm				
	Wskaźnik prędkości (km/h)				
	Wskaźnik wytrzymałości (kg)				
Tachograf o zakresie pomiarowym minimum 125 km/h					
Wskaźnik stosunku maksymalnej mocy netto silnika do DMC nie mniejszy niż 11,0 kW/t					
Termin następnego okresowego badania technicznego autobusu do:					
Na podstawie wyniku badania stwierdzono, że pojazd:	1.	Spełnia warunki dodatkowe dla autobusu 100 km/h ^{*)}			
	2.	Nie spełnia warunków dodatkowych dla autobusu 100 km/h ^{*)}			
Zaświadczenie jest ważne 1/2 roku od daty wystawienia, tj. do:					
..... (data badania)				..... (Imię i nazwisko diagnosty, podpis, pieczętka diagnosty)	

OBJAŚNIENIA:

*) Niepotrzebne skreślić.

1) Numer zaświadczenia jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych (załącznik nr 9 do rozporządzenia).

W przypadku wydania duplikatu zaświadczenia, do wcześniej nadanego numeru zaświadczenia dodaje się „W”, co oznacza „wtórniki”.

2) W kolumnie nr 2 – cyfra „1” – oznacza pozytywny wynik badania, cyfra „0” – oznacza negatywny wynik badania, litera „X” – oznacza „Nie dotyczy”.

WZÓR

.....
(pieczęć stacji kontroli pojazdów).....
(miejscowość, data)

ZAŚWIADCZENIE nr*
o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym pojazdu
przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych

Marka Typ, model handlowy pojazdu
Nr rejestracyjny Data pierwszej rejestracji za granicą/w kraju.....
Numer identyfikacyjny VIN lub nr nadwozia (podwozia/ramy)
Kategoria pojazdu¹⁾ Rodzaj pojazdu

I. ZGODNIE Z WYNIKIEM BADANIA:

- 1) pojazd odpowiada warunkom technicznym określonym w załączniku B do umowy ADR, z uwzględnieniem daty pierwszej rejestracji pojazdu dla określonego w tym załączniku typu pojazdu:

FL	OX	AT	EX/II	EX/III	MEMU ²⁾
----	----	----	-------	--------	--------------------

- 2) pojazd nie odpowiada warunkom technicznym określonym dla wymienionych w tabeli typów²⁾.

II. NASTĘPNY TERMIN OKRESOWEGO BADANIA TECHNICZNEGO POJAZDU DO DNIA:

III. INFORMACJE DODATKOWE³⁾:

- 1) cysterna/elementy pojazdu-baterii/elementy pojazdu „MEMU”⁴⁾ spełniają wymagania umowy ADR, co zostało potwierdzone protokołem właściwego organu dozoru technicznego nr dnia, ważnym do dnia
- 2) zamontowany układ długotrwałego hamowania (zwalniacz) spełnia wymagania badania typu..... i posiada skuteczność wystarczającą dla jednostki transportowej o dopuszczalnej masie całkowitej ton⁵⁾;
- 3) zamontowany układ przeciwblokujący kategorii
- 4) instalacja elektryczna w przedziale ładunkowym pojazdu: „EX/II” lub „EX/III” odpowiada/nie odpowiada⁶⁾ dodatkowym warunkom technicznym określonym w załączniku B do umowy ADR dla materiałów wybuchowych klasy pierwszej, grupy zgodności J.

IV. UWAGI:

.....
....
.....
....

.....
(Imię i nazwisko diagnosty,
podpis, pieczęć diagnosty)

OBJAŚNIENIA:

* Numer zaświadczenia jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych (załącznik nr 9 do rozporządzenia). W przypadku wydania duplikatu zaświadczenia, do wcześniej nadanego numeru dodaje się „W”, co oznacza „wtórnik”.

1) Kategoria pojazdu przyjęta na potrzeby homologacji (odpowiednio N₁, N₂, lub N₃ dla pojazdów samochodowych i O₁, O₂, O₃, lub O₄ dla przyczep i naczep).

2) Skreślić oznaczenia typów, którym pojazd nie odpowiada.

Odpowiednio do wyniku badania diagnosta stwierdza w zaświadczeniu, że pojazd odpowiada warunkom technicznym podanym w załączniku B do umowy ADR dla określonych w tym załączniku następujących typów pojazdów:

1) „FL” – oznaczającego:

a) pojazd przeznaczony do przewozu materiałów ciekłych o temperaturze zapłonu nie wyższej niż 60°C (z wyjątkiem UN 1202 oleju napędowego zgodnego z normą EN 590:2013 + AC:2014, oleju gazowego i oleju opałowego lekkiego o temperaturze zapłonu określonej w normie EN 590:2013 + AC:2014), w cysternach stałych lub cysternach odejmowalnych o pojemności większej niż 1 m³ lub w kontenerach-cysternach lub cysternach przenośnych o pojemności jednostkowej większej niż 3 m³ lub

b) pojazd przeznaczony do przewozu gazów palnych w cysternach stałych lub cysternach odejmowalnych o pojemności większej niż 1 m³ lub w kontenerach-cysternach, cysternach przenośnych lub wieloelementowych kontenerach do gazu (MEGC) o pojemności jednostkowej większej niż 3 m³, lub

c) pojazd-baterię przeznaczony do przewozu gazów palnych o pojemności całkowitej większej niż 1 m³,

d) pojazd przeznaczony do przewozu nadtlenu wodoru, roztwór wodny stabilizowany, o zawartości nadtlenu wodoru wyższej niż 60% (klasa 5.1, UN 2015) w cysternach stałych lub cysternach odejmowalnych o pojemności większej niż 1 m³ lub w kontenerach-cysternach lub cysternach przenośnych o pojemności jednostkowej większej niż 3 m³;

2) „OX”:

a) pojazd zarejestrowany po raz pierwszy lub dopuszczony do ruchu przed 1 kwietnia 2018 r. dopuszczony jako pojazd OX może być używany nadal do przewozu materiału UN 2015,

b) odnośnie corocznego badania technicznego pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy lub dopuszczonego do ruchu przed 1 kwietnia 2018 r.

dopuszczonego jako pojazd OX, mogą być stosowane nadal wymagania części 9 ADR obowiązujące do 31 grudnia 2016 r.,

- c) świadectwo dopuszczenia pojazdu OX według wzoru określonego w 9.1.3.5 załącznika A do ADR, obowiązujące do 31 grudnia 2016 r., może być używane nadal;
- 3) „AT” – oznaczającego:
 - a) pojazd inny niż pojazd „EX/III”, „FL” oraz inny niż „MEMU”, przeznaczony do przewozu towarów niebezpiecznych w cysternach stałych, cysternach odejmowalnych o pojemności większej niż 1 m³, lub w kontenerach-cysternach, cysternach przenośnych lub wieloelementowych kontenerach do gazu (MEGC) o pojemności jednostkowej większej niż 3 m³ lub
 - b) pojazd-baterię, inny niż pojazd „FL”, o pojemności całkowitej większej niż 1 m³;
- 4) „EX/II” – oznaczającego pojazd przeznaczony do przewozu materiałów wybuchowych i przedmiotów z materiałami wybuchowymi (klasy 1);
- 5) „EX/III” – oznaczającego pojazd inny niż pojazd „EX/II”, przeznaczony do przewozu materiałów wybuchowych i przedmiotów z materiałami wybuchowymi (klasy 1);
- 6) „MEMU” – oznaczającego jednostkę lub pojazd z zamontowaną jednostką służące do wytwarzania materiałów wybuchowych z towarów niebezpiecznych, które nie są materiałami wybuchowymi i ładowania ich do otworów strzałowych. Jednostka taka składa się z cystern, kontenerów do przewozu luzem, aparatury do wytwarzania, pomp, oraz związanego z nimi wyposażenia. MEMU może posiadać specjalne przedziały ładunkowe na materiały wybuchowe i przedmioty z materiałem wybuchowym w sztukach przesyłek,

albo stwierdza, że nie spełnia tych wymagań dla żadnego z wymienionych w pkt 1-6 typów pojazdów.

- 3) Odpowiednio do wyniku badania technicznego pojazdu diagnosta podaje dodatkowo w zaświadczeniu następujące informacje:
 - 1) numer, datę wydania i datę ważności protokołu właściwego organu dozoru technicznego, stwierdzającego, że cysterna(-ny) lub elementy pojazdu-baterii/„MEMU” odpowiadają warunkom technicznym podanym w załączniku B do umowy ADR – w przypadku określonych w tym załączniku cystern lub elementów pojazdu-baterii;
 - 2) dopuszczalną masę całkowitą jednostki transportowej, dla której wystarczająca jest skuteczność układu hamowania długotrwałego (zwalniacz) – w przypadku pojazdów samochodowych typu: „FL”, „OX”, „AT”, „EX/III”, „MEMU”, dla których układ hamowania długotrwałego (zwalniacz) jest wymagany na podstawie przepisów załącznika B do umowy ADR;
 - 3) stwierdzenie, że instalacja elektryczna w przedziale ładunkowym odpowiada dodatkowym warunkom technicznym określonym w załączniku B do umowy ADR dla materiałów wybuchowych klasy pierwszej, grupy zgodności J według umowy ADR – w przypadku pojazdów „EX/II” i „EX/III” przeznaczonych do przewozu tych materiałów.
- 4) Dla pojazdu-cysterny lub pojazdu-baterii lub pojazdu „MEMU” podkreślić właściwą nazwę. W pozostałych przypadkach skreślić całe zdanie.
- 5) W przypadku pojazdów samochodowych, dla których wymagany jest układ hamowania długotrwałego (zwalniacz), wpisać właściwą wartość. W pozostałych przypadkach skreślić całe zdanie.

- 6) W przypadku pojazdu „EX/II” lub „EX/III” właściwe podkreślić. W pozostałych przypadkach skreślić całe zdanie.

ZAKRES DANYCH GROMADZONYCH W REJESTRZE
ZWIĄZANYCH Z DOPUSZCZENIEM POJAZDÓW DO RUCHU

1. Załącznik określa zakres danych gromadzonych w rejestrze.
2. W rejestrze zamieszcza się następujące dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu:
 - 1) nadanie kolejnego numeru w rejestrze;
 - 2) data przeprowadzonego badania technicznego pojazdu;
 - 3) marka/typ/model handlowy pojazdu;
 - 4) numer rejestracyjny pojazdu/seria i numer dowodu rejestracyjnego;
 - 5) cecha identyfikacyjna pojazdu;
 - 6) rodzaj pojazdu, rodzaj badania, wykonywane czynności;
 - 7) data pierwszej rejestracji w kraju/za granicą;
 - 8) termin następnego badania technicznego pojazdu;
 - 9) wynik badania technicznego wraz z podaniem symbolu wyniku badania technicznego *;
 - 10) numer ewidencyjny diagnosty;
 - 11) informacje dotyczące uiszczenia opłaty ewidencyjnej (uiszczono/nie uiszczono);
 - 12) rodzaj paliwa**;
 - 13) dodatkowe informacje, np. wyposażenie w hak, urządzenia podlegające dozorowi technicznemu, instalację do zasilania gazem;
 - 14) informacje o dokonanej korekcie – z podaniem: daty, numer ewidencyjny diagnosty dokonującego zmian oraz zakresu tych zmian;
 - 15) warunki i ograniczenia dotyczące korzystania z pojazdu;
 - 16) stwierdzone usterki wraz z podaniem nr załącznika, numeru z kolumny pierwszej; odpowiedniego opisu usterki z kolumny trzeciej, oraz oceny z kolumny czwartej załącznika nr 1 i/lub 3;
 - 17) kategoria pojazdu;
 - 18) oznaczenie kraju rejestracji;
 - 19) odczyt liczników przebiegu pojazdu w momencie badania technicznego wraz z jednostką miary.
3. W przypadku pojazdów wyposażonych w instalację do zasilania gazem lub z zainstalowanymi urządzeniami podlegającymi dozorowi technicznemu, należy podać informację o dopuszczeniu urządzenia technicznego do eksploatacji, podając numer i datę wystawienia protokołu oraz decyzji dopuszczającej urządzenie do eksploatacji, wydanej przez właściwy organ dozoru technicznego.

OBJAŚNIENIA:

* Symbole wyniku badania:

"P" – POZYTYWNY

"N" – NEGATYWNY oraz w przypadku zatrzymania dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) podać cyframi termin ważności zezwolenia na używanie pojazdu (np. 07.12.2009),

"X" – nie dotyczy.

** Symbole rodzajów paliwa:

P – benzyna,

D – olej napędowy,

M – mieszanka (paliwo-olej),

LPG – gaz skroplony (propan-butan),

CNG – gaz sprężony ziemny (metan),

LNG – skroplony schłodzony gaz ziemny,

H – wodór,

BD – biodiesel,

E85 – etanol,

EE – energia elektryczna,

999 – inne.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi,
wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich
wydawania**

Na podstawie art. 81 ust. 21 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 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.

§ 2. 1. Badanie pojazdu zabytkowego co do zgodności z warunkami technicznymi, określonymi w przepisach w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, zwanych dalej „warunkami technicznymi”, polega na sprawdzeniu prawidłowości działania poszczególnych zespołów i mechanizmów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy oraz wykonaniu porównania stanu faktycznego pojazdu z warunkami technicznymi zgłoszonymi przez właściciela pojazdu we wniosku o przeprowadzenie badania pojazdu zabytkowego co do zgodności z warunkami technicznymi, składanym w stacji kontroli pojazdów, którego wzór określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Zakres badania pojazdu zabytkowego co do zgodności z warunkami technicznymi określa protokół oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu pojazdu zabytkowego co do zgodności z warunkami technicznymi określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

§ 3. Protokoły oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego oraz zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu pojazdu zabytkowego co do zgodności z warunkami technicznymi wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, zgodnie ze wzorami dokumentów określonymi w dotychczas obowiązujących przepisach, zachowują swoją ważność.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 lutego 2013 r. w sprawie badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych (Dz. U. poz. 337), które traci moc z dniem ... w związku z wejściem w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

WZÓR

.....

.....

(nazwisko, imię (nazwa) oraz adres (siedziba) wnioskodawcy)

**WNIOSEK O PRZEPROWADZENIE BADANIA POJAZDU ZABYTKOWEGO
CO DO ZGODNOŚCI Z WARUNKAMI TECHNICZNYMI**

I. DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU

1. Rodzaj
2. Marka
3. Typ (model)
4. Rok produkcji
5. Podrodzaj
6. Przeznaczenie
7. Miejsce mocowania tabliczek i oznaczeń (jeśli występuje):
 - nadwozia
 - podwozia
 - ramy
8. Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy
-

II. OPIS TECHNICZNY POJAZDU

II.1. WYMIARY I MASY

9. Długość mm
10. Szerokość mm
11. Wysokość mm
12. Rozstaw osi mm
13. Rozstaw kół każdej osi mm
14. Zwis przedni mm
15. Zwis tylny mm
16. Wymiary pomieszczenia ładunkowego¹⁾:
 - długość mm
 - szerokość mm
 - wysokość mm
 - objętość m³

17. Wznios zaczepu do holowania ¹⁾ mm
18. Wznios siodła ciągnika samochodowego mm
19. Wymiary mechanizmu sprzęgowego mm
20. Prześwit minimalny mm
21. Masa własna kg
22. Dopuszczalna masa całkowita kg
23. Dopuszczalny nacisk osi kN
24. Dopuszczalna ładowność kg
25. Liczba miejsc siedzących szt.
26. Maksymalna masa całkowita ciągniętej przyczepy:
 - z hamulcem kg
 - bez hamulca kg

II.II. SILNIK

27. Nazwa wytwórni
28. Rodzaj
29. Typ
30. Umiejscowienie.....
31. Liczba i układ cylindrów
32. Średnica cylindra/skok tłoka/..... mm
33. Pojemność skokowa dm³
34. Stopień sprężania
35. Maksymalna moc silnika.....kW
przy prędkości obrotowej s⁻¹
36. Maksymalny moment obrotowy silnika..... daNm
przy prędkości obrotowej s⁻¹
37. Rodzaj (system) chłodzenia
38. Rodzaj (system) zasilania
39. Doładowanie: tak/nie (niepotrzebne skreślić)
40. Kolejność pracy cylindrów

II.III. UKŁAD NAPĘDOWY

41. Nazwa wytwórni i rodzaj skrzyni biegów
-
42. Rodzaj sterowania
43. Przełożenie i prędkość maksymalna na poszczególnych biegach:
 - I bieg km/h
 - II bieg km/h
 - III bieg km/h
 - IV bieg km/h
 - km/h
 - km/h

bieg wsteczny km/h

44. Przełożenie reduktora.....

45. Rodzaj i przełożenie przekładni głównej.....

46. Inne dane (dot. np. urządzenia blokady, skrzyni rozdzielczej, zwalniacza)

II.IV. ZAWIESZENIE

47. Nazwa wytwórni i rodzaj

48. Rodzaj i typ elementów prowadzących

49. Rodzaj i typ elementów sprężystych

50. Rodzaj i typ elementów amortyzujących

II.V. KOŁA I OGUMIENIE

51. Liczba kół szt.

52. Rozmiar tarcz kół

53. Rozmiar opon/producent

II.VI. UKŁAD KIEROWNICZY

54. Nazwa wytwórni i rodzaj przekładni kierowniczej

55. Przełożenie przekładni kierowniczej.....

56. Rodzaj wspomaganie (o ile występuje)

57. Układ kierowniczy działa na koła

II.VII. UKŁAD HAMULCOWY

58. Hamulec roboczy:

- rodzaj

- sterowanie

- podział obwodów.....

- wspomaganie

59. Hamulec awaryjny:

- rodzaj

- sterowanie

60. Hamulec postojowy:

- rodzaj

- sterowanie

- działa na koła: osi przedniej/tylnej/wszystkie (niepotrzebne skreślić)

II.VIII. INSTALACJA ELEKTRYCZNA

61. Napięcie znamionowe V

62. Liczba i pojemność akumulatorów szt./Ah

63. Rodzaj i moc prądnicy/alternatora W

64. Napięcie i moc rozrusznika V/W
65. Biegun połączony z masą

II.IX. DANE EKSPLOATACYJNE

66. Minimalna średnica zawracania:
- w lewo m
- w prawo m
67. Maksymalna prędkość km/h
68. Rodzaj paliwa
69. Liczba i pojemność zbiorników paliwa szt./dm³
70. Ilość oleju w:
- silniku dm³
- skrzyni biegów dm³
- przekładni głównej dm³
71. Pojemność układu chłodzenia dm³

II.X. INFORMACJE DODATKOWE²⁾

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Objaśnienia:

¹⁾ Dotyczy tylko samochodów ciężarowych lub przyczep.

²⁾ Wypełnia się w przypadku występowania cech charakterystycznych, niebędących przedmiotem opisu wg pkt 1–71.

W przypadku, gdy dany punkt nie dotyczy opisanego pojazdu, należy wpisać wyrazy „nie dotyczy”, albo „-”, a w przypadku braku możliwości ustalenia danych należy wpisać wyrazy „niemożliwe do ustalenia” albo „brak danych”.

Załącznik - zdjęcia pojazdu z czterech stron w formatach 13 x 18 cm lub 10 x 15 cm.

.....
(data)

.....
(podpis wnioskodawcy)

WZÓR

.....
(pieczęć stacji kontroli pojazdów)

PROTOKÓŁ OCENY STANU TECHNICZNEGO POJAZDU ZABYTKOWEGO Nr ...

I. DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU

- 1. Rodzaj
- 2. Marka
- 3. Typ (model)
- 4. Rok produkcji
- 5. Podrodzaj
- 6. Przeznaczenie
- 7. Miejsce mocowania tabliczek i oznaczeń (jeśli występuje):
 - nadwozia
 - podwozia
 - ramy
- 8. Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy
-

II. OCENA PORÓWNAWCZA STANU TECHNICZNEGO POJAZDU W ODNIESIENIU DO WYMAGAŃ OKREŚLONYCH W PRZEPISACH W SPRAWIE WARUNKÓW TECHNICZNYCH POJAZDÓW ORAZ ZAKRESU ICH NIEZBĘDNEGO WYPOSAŻENIA

- 1. Ogumienie
-
-
-
- 2. Światła
-
-
-
- 3. Układ hamulcowy
-
-
-
- 4. Pomiar skuteczności hamowania
-
-
-
- 5. Układ kierowniczy
-
-
-
- 6. Podwozie (zawieszenie)

WZÓR

.....
(pieczętka stacji kontroli pojazdów)

ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU POJAZDU ZABYTKOWEGO CO DO ZGODNOŚCI Z WARUNKAMI TECHNICZNYMI NR ...

1. Marka
2. Typ (model)
3. Rodzaj pojazdu
4. Podrodzaj
5. Przeznaczenie
6. Rok produkcji
7. Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy
.....
8. Pojemność skokowa silnika/moc.....
9. Dopuszczalna masa całkowita
10. Masa własna
11. Dopuszczalna ładowność.....
12. Dopuszczalny nacisk osi
13. Liczba osi
14. Liczba miejsc
15. Inne
16. Zgodnie z wynikiem badania pojazd^{*)}:
a) może być dopuszczony do ruchu jako pojazd zabytkowy,
b) nie może być dopuszczony do ruchu jako pojazd zabytkowy.
17. Data badania technicznego

Załącznik

Protokół oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego nr....

.....
(data)

.....
(podpis i pieczętka diagnosty)

*)Niepotrzebne skreślić.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 81 ust. 21 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990).

W związku ze zmianą brzmienia upoważnienia ustawowego, zaistniała konieczność ponownego wydania przedmiotowego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 lutego 2013 r. w sprawie badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych (Dz. U. poz. 337), które utraci moc z dniem wejścia w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów z chwilą przekazania do uzgodnień projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt zostanie udostępniony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Projekt 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 (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania</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 Departament Transportu Drogowego w MI, tel. (22) 630 12 40.</p>	<p>Data sporządzenia 10 października 2018 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: -----</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku ze zmianą brzmienia upoważnienia ustawowego, zaistniała konieczność ponownego wydania przedmiotowego rozporządzenia.

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

W przedmiotowym rozporządzeniu dokonuje się korekt związanych ze zmianą delegacji.

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

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Bezpośrednie
Starostowie	380	Dane z Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) – stan na dzień 1 stycznia 2016 r.	Bezpośrednie
Diagności	Brak danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów	Szacunkowo/Dane TDT	Bezpośrednie
TDT			Bezpośrednie

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

Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze w Kłodzku,

JST											
Źródła finansowania											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń											
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.)	duże przedsiębiorstwa										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw właściciele stacji kontroli pojazdów										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe										
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw										
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe										
Niemierzalne	Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność i przedsiębiorczość z uwagi na to, że projekt określa zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, wzory dokumentów związanych z tymi badaniami oraz warunki i tryb ich wydawania, natomiast wszelkie korzyści z tym związane są określone w rozporządzeniu dotyczącym opłat za badania techniczne.										
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń											
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu											
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy											
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).						<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy					
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:						<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:					
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.						<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy					

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

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

Omówienie wpływu

Brak wpływu.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie rozporządzenia po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

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

Nie dotyczy.

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

Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie badań technicznych tramwajów i trolejbusów

Na podstawie art. 83 ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 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.

§ 2. 1. Badania techniczne tramwajów i trolejbusów polegają na sprawdzeniu, czy pojazdy te odpowiadają warunkom technicznym określonym w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz w przepisach o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresie ich niezbędnego wyposażenia.

2. Badania techniczne trolejbusów wykonuje się w dwóch częściach. Badania techniczne trolejbusu w części elektrycznej obejmują wyposażenia trakcyjno-elektryczne wraz z jego układem sterowania, obwody pomocnicze zasilane napięciem sieciowym, badania skuteczności działania hamulca elektrodynamicznego oraz badania poziomu dźwięku dla określenia emisji hałasu przez pojazd oraz skuteczności jego sygnału dźwiękowego.

3. Badania techniczne trolejbusu w części mechanicznej dotyczą stanu technicznego i prawidłowości działania pozostałych zespołów i układów trolejbusu.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

4. Badania techniczne trolejbusów w części mechanicznej wykonuje upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego.

§ 3. 1. Okresowe badanie techniczne tramwaju obejmuje sprawdzenie i ocenę prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów tramwaju, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, i polega na sprawdzeniu:

- 1) zgodności rzeczywistych danych tramwaju z zapisami u jego właściciela dotyczącymi jego identyfikacji i danych technicznych;
- 2) prawidłowości działania, ustawienia i własności świetlnych świateł zewnętrznych;
- 3) stanu technicznego i skuteczności działania hamulców;
- 4) prawidłowości działania urządzeń sygnalizacyjnych;
- 5) stanu technicznego nadwozia, wózków i ich osprzętu oraz niezbędnego wyposażenia;
- 6) stanu technicznego obręczy i zestawów kołowych;
- 7) w uzasadnionych przypadkach – poziomu dźwięku na zewnątrz podczas postoju i podczas jazdy.

2. Zakres badania rozszerzonego obejmuje sprawdzenie parametrów technicznych tramwaju z warunkami technicznymi określonymi w przepisach o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresie ich niezbędnego wyposażenia.

3. Wykaz czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego tramwajów, z zastrzeżeniem ust. 4, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

4. Sposób badania skuteczności hamulców tramwaju określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

5. Sposób i warunki przeprowadzenia pomiaru poziomu dźwięku emitowanego na zewnątrz tramwaju na postoju i podczas jazdy, a także poziomu dźwięku sygnału dźwiękowego tramwaju określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

6. Badania techniczne tramwaju wykonuje upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego przy użyciu przyrządów i narzędzi określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

§ 4. 1. Upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym tramwaju, przy czym jeżeli wynik badania jest:

- 1) pozytywny – w zaświadczeniu wypełnia się rubrykę „tramwaj dopuszczony do ruchu” oraz wpisuje się datę następnego badania;
- 2) negatywny – w zaświadczeniu wpisuje się stwierdzone usterki, z tym że jeżeli:

- a) nie stwarzają one bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub środowiska – w zaświadczeniu wypełnia się rubrykę „dopuszczony do ruchu warunkowo”, wpisując niezbędne ograniczenia, takie jak zakaz: przewozu pasażerów, ciągnięcia innych pojazdów szynowych, jazdy w okresie od zmierzchu do świtu oraz okres warunkowego dopuszczenia, niezbędny do usunięcia usterek, jednak nie dłuższy niż 14 dni,
- b) stwarzają one bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub środowiska – w zaświadczeniu wypełnia się rubrykę: „niedopuszczony do ruchu”.

2. Badanie techniczne tramwaju polegające na ponownym sprawdzeniu układów i zespołów, w których stwierdzono usterki, może być dokonane przez upoważnionego pracownika Transportowego Dozoru Technicznego tylko w zakresie ich usunięcia, jeżeli okres od dnia wystawienia zaświadczenia z wynikiem negatywnym do dnia zgłoszenia gotowości tramwaju do ponownego sprawdzenia nie przekroczył 30 dni. Po upływie tego terminu przeprowadza się badanie w pełnym zakresie.

3. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym tramwaju określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Wpisy dotyczące badań technicznych tramwaju w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym tramwaju powinny być opatrzone datą, podpisem pracownika Transportowego Dozoru Technicznego upoważnionego do wykonywania badania oraz jego pieczętą.

2. Wzór pieczętki identyfikacyjnej pracownika Transportowego Dozoru Technicznego upoważnionego do wykonywania badań technicznych tramwajów określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

Rozdział 2

Trolejbusy

§ 6. 1. Okresowe badanie techniczne trolejbusu w części elektrycznej polega na sprawdzeniu:

- 1) zgodności rzeczywistych danych trolejbusu z zapisami w dowodzie rejestracyjnym dotyczącymi identyfikacji i danych technicznych, a także prawidłowości i stanu tablic rejestracyjnych;
- 2) stanu technicznego instalacji elektrycznej, zwłaszcza pod kątem zabezpieczenia przed przebicciem wysokiego napięcia oraz porażeniem kierowcy i pasażerów;

- 3) odbieraków prądu pod względem elektrycznym i mechanicznym oraz mechanizmu ściąającego;
- 4) stanu izolacji podłogi, stopni i poręczy;
- 5) skuteczności działania hamulca roboczego-elektrodynamicznego;
- 6) pomiary poziomu dźwięku na zewnątrz podczas postoju – w uzasadnionych przypadkach.

2. Okresowe badanie techniczne trolejbusu w części mechanicznej polega na sprawdzeniu stanu technicznego i prawidłowości działania pozostałych zespołów i układów trolejbusu i do badania mają zastosowanie przepisy dotyczące zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

3. Zakres badania rozszerzonego obejmuje sprawdzenie parametrów technicznych trolejbusu z warunkami technicznymi określonymi w przepisach o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz o zakresie ich niezbędnego wyposażenia.

4. Wykaz czynności kontrolnych wykonywanych w trakcie badań technicznych trolejbusów w części elektrycznej oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego trolejbusu i jego instalacji elektrycznej, odbieraków prądu, hamulca roboczego-elektrodynamicznego oraz hałasu zewnętrznego określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

5. Sposób badania skuteczności działania hamulca roboczego-elektrodynamicznego trolejbusu określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

6. Sposób i warunki przeprowadzenia pomiaru poziomu dźwięku emitowanego na zewnątrz trolejbusu podczas postoju określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

7. Badania techniczne trolejbusu w części elektrycznej wykonuje upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego przy użyciu przyrządów i narzędzi określonych w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

8. Wykaz czynności kontrolnych wykonywanych w trakcie badań technicznych trolejbusów w części mechanicznej oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego trolejbusu określają przepisy dotyczące zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

§ 7. 1. Upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego wykonujący badanie techniczne trolejbusu w części elektrycznej wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym trolejbusu, przy czym jeżeli wynik badania jest:

- 1) pozytywny – wypełnia w zaświadczeniu rubrykę „trolejbus dopuszczony do ruchu” oraz wpisuje termin następnego badania;

- 2) negatywny – w zaświadczeniu wpisuje się stwierdzone usterki, z tym że jeżeli:
 - a) nie stwarzają one bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub środowiska – w zaświadczeniu wypełnia się rubrykę „dopuszczony do ruchu warunkowo”, wpisując niezbędne ograniczenia, takie jak zakaz: przewozu pasażerów, jazdy w okresie od zmierzchu do świtu oraz okres warunkowego dopuszczenia, niezbędny do usunięcia usterek, jednak nie dłuższy niż 7 dni,
 - b) stwarzają one bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub środowiska – w zaświadczeniu wypełnia się rubrykę „niedopuszczony do ruchu”.

2. Upoważniony pracownik Transportowego Dozoru Technicznego wykonujący badanie techniczne trolejbusu w części mechanicznej wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu oraz, po stwierdzeniu pozytywnego wyniku badań technicznych trolejbusu w części elektrycznej, zamieszcza wpisy w dowodzie rejestracyjnym zgodnie z przepisami dotyczącymi zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

3. Badanie techniczne trolejbusu polegające na ponownym sprawdzeniu układów i zespołów, w których stwierdzono usterki, może być dokonane przez jednostkę badawczą tylko w zakresie ich usunięcia, jeżeli okres od dnia wystawienia zaświadczenia z wynikiem negatywnym do dnia zgłoszenia gotowości trolejbusu do ponownego sprawdzenia nie przekroczył 30 dni. Po upływie tego terminu przeprowadza się badanie w pełnym zakresie.

4. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym trolejbusu w części elektrycznej określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.

5. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym trolejbusu w części mechanicznej – zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu – określają przepisy dotyczące zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

§ 8.1. Wpisy dotyczące badań technicznych trolejbusu w części elektrycznej w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym trolejbusu powinny być opatrzone datą, podpisem i pieczętką pracownika Transportowego Dozoru Technicznego upoważnionego do wykonywania badań technicznych trolejbusu.

2. Wpisy w dowodzie rejestracyjnym trolejbusu i w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu powinny być potwierdzone odpowiednio pieczętką stacji, datą, podpisem uprawnionego diagnosty dokonującego badania technicznego, pieczętką diagnosty.

3. Wzór pieczętki pracownika Transportowego Dozoru Technicznego upoważnionego do wykonywania badań technicznych trolejbusów w części elektrycznej określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

4. Wzory pieczętek stacji oraz uprawnionego diagnosty określają przepisy dotyczące zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 stycznia 2011 r. w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. poz. 343 oraz z 2016 r. poz. 1073), które traci moc z dniem ... w związku z wejściem w życie ustawy z dnia o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WYKAZ CZYNNOŚCI KONTROLNYCH ORAZ METODY I KRYTERIA OCENY STANU TECHNICZNEGO
TRAMWAJÓW^{*)}

Przedmiot i zakres badań	Sposób prowadzenia badania	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający
1	2	3
1. Identyfikacja		
1.1. Identyfikacja tramwaju	Oględziny zewnętrzne	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak zgodności numeru rozpoznawczego tramwaju (nr nadwozia) ze stanem faktycznym. 2. Brak numeru rozpoznawczego albo numer nieczytelny, jeśli jest wymagany. 3. Brak numerów taborowych. 4. Numery taborowe uszkodzone lub nieczytelne. 5. Brak tabliczki znamionowej albo tabliczka nieczytelna, jeśli jest wymagana.
1.2. Dodatkowe wyposażenie	Oględziny	Brak gaśnicy lub nieodpowiedni jej rodzaj lub brak potwierdzenia czynności konserwacyjnych zgodnie z instrukcją producenta, nie rzadziej niż raz na rok.
2. Światła		
2.1. Światła drogowe i mijania		
2.1.1. Stan i działanie	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą. 2. Niejednakowa barwa lub barwa inna niż biała bądź żółta selektywna. 3. Brak lub niedziałanie świateł drogowych. 4. Brak lub niedziałanie świateł mijania. 5. Włączenie świateł mijania lub świateł drogowych nie włącza równocześnie świateł pozycyjnych. 6. Przełączenie świateł drogowych na światła mijania nie powoduje wyłączenia wszystkich świateł drogowych. 7. Brak wyraźnej granicy światła i cienia przy światłach wykonanych jako asymetryczne. 8. Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału świateł drogowych. 9. Pęknięte szkło lampy.
2.1.2. Rozmieszczenie	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 10. Niewłaściwe rozmieszczenie świateł na tramwaju.

<p>2.1.3. Ustawienie świateł drogowych i mijania w płaszczyźnie poziomej i pionowej</p>	<p>Pomiar ustawienia za pomocą ekranu lub przyrządów specjalnych.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Odchylenie strumienia światła mijania w płaszczyźnie poziomej przekracza dopuszczalne granice: 10 cm na 10 m (w lewo i w prawo). 2. Odchylenie światła drogowego w płaszczyźnie poziomej przekracza dopuszczalne granice: 20 cm na 10 m (w lewo i w prawo). 3. Wartość ustawienia światła mijania w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż: 3 cm na 10 m w górę lub 5 cm na 10 m w dół. 4. Wartość ustawienia światła drogowego w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż 5 cm na 10 m w górę lub w dół.
<p>2.1.4. Światłość świateł drogowych</p>	<p>Pomiar światłości poszczególnych równocześnie włączonych świateł drogowych i obliczenie: - sumy światłości świateł, - różnicy światłości między lewym i prawym światłem.</p> <p>Uwaga: pomiaru światłości dokonuje się przy włączonej przetwornicy.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Suma światłości poszczególnych świateł nie osiąga wymaganego minimum. 2. Suma światłości przekracza dopuszczalne maksimum 225000 cd. 3. Różnica światłości w którejkolwiek parze świateł przekracza: <ol style="list-style-type: none"> a) 30% światłości większej – w przypadku gdy światłość większa przekracza 40000 cd, b) 50% światłości większej – w przypadku gdy światłość większa nie przekracza 40000 cd.
<p>2.2. Światła kierunkowskazów</p> <p>2.2.1. Stan i działanie</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą. 2. Barwa inna niż żółta samochodowa. 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie. 4. Brak kontrolnego sygnału działania lub niewłaściwe jego działanie. 5. Włączenie kierunkowskazów uzależnione od włączonych świateł. 6. Uszkodzone klosze lamp. 7. Działanie nie w jednej fazie. 8. Częstotliwość błysków mniejsza niż 60 cykli na minutę lub większa niż 120 cykli na minutę. 9. Włączenie świateł następuje z opóźnieniem większym niż 1s, a pierwsze wyłączenie z opóźnieniem większym niż 1,5 s od uruchomienia przełącznika kierunkowskazów

<p>2.3. Światła hamowania "stop"</p> <p>2.3.1. Stan i działanie</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą. 2. Barwa inna niż czerwona. 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie. 4. Nie włącza się przy uruchomieniu któregokolwiek hamulca; nie dotyczy hamulca postojowego. 5. Natężenie świateł nie jest wyraźnie większe niż natężenie świateł pozycyjnych tylnych. 6. Zamontowany sygnał włączenia (dopuszcza się sygnał niesprawności świateł). 7. Uszkodzone lub zanieczyszczone klosze lamp.
<p>2.4. Światła pozycyjne przednie</p> <p>2.4.1. Stan i działanie</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą. 2. Barwa inna niż biała (dopuszcza się barwę żółtą selektywną, jeżeli światła te są połączone ze światłem mijania lub światłem drogowym barwy żółtej selektywnej). 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie. 4. Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału włączenia. 5. Uszkodzone lub zanieczyszczone klosze lamp.
<p>2.5. Światła pozycyjne tylne</p> <p>2.5.1. Stan i działanie</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą. 2. Barwa inna niż czerwona. 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie. 4. Brak lub niedziałanie kontrolnego sygnału włączenia. 5. Uszkodzone lub zanieczyszczone klosze lamp.
<p>2.6. Światła odblaskowe tylne inne niż trójkątne</p> <p>2.6.1. Stan</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą. 2. Barwa inna niż czerwona. 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie. 4. Mają kształt trójkąta.
<p>2.7. Światła odblaskowe boczne.</p> <p>2.7.1. Stan</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba niezgodna z wymaganą. 2. Barwa inna niż żółta samochodowa. 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie. 4. Mają kształt trójkąta.

<p>2.8. Światła awaryjne 2.8.1. Stan i działanie</p>	<p>Oględziny</p>	<p>1. Jak w poz. 2.2. pkt 1-4 i 7. 2. Nie działają przy wyłączonych urządzeniach tramwaju i opuszczonym pantografie.</p>
<p>2.9. Światła przeciwmgłowe tylne 2.9.1. Stan i działanie</p>	<p>Oględziny</p>	<p>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą. 2. Barwa inna niż czerwona. 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie. 4. Brak lub niewłaściwie działający kontrolny sygnał włączenia. 5. Może być włączone bez włączonych świateł mijania lub świateł przeciwmgłowych przednich. 6. Nie ma możliwości włączenia światła przeciwmgłowego tylnego niezależnie od światła przeciwmgłowego przedniego. 7. Natężenie światła nie jest wyraźnie większe niż natężenie świateł pozycyjnych tylnych.</p>
<p>2.10. Światła cofania 2.10.1. Stan i działanie</p>	<p>Oględziny</p>	<p>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą. 2. Barwa inna niż biała. 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie. 4. Włączenie możliwe przy innym położeniu nawrotnika niż jazda do tyłu. 5. Możliwość ich włączania przy wyłączonych obwodach sterowniczych tramwaju. 6. Oślepiają innych użytkowników drogi.</p>
<p>2.11. Światła przeciwmgłowe przednie 2.11.1. Stan i działanie</p>	<p>Oględziny</p>	<p>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą. 2. Barwa inna niż biała lub żółta selektywna. 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie. 4. Włączają się bez włączania świateł pozycyjnych. 5. Oślepiają innych użytkowników drogi. 6. Nie ma możliwości włączenia i wyłączenia niezależnie od świateł drogowych i mijania.</p>
<p>2.11.2. Ustawienie świateł przeciwmgłowych przednich</p>	<p>Pomiar ustawienia za pomocą ekranu lub specjalistycznych przyrządów.</p>	<p>Wartość ustawienia światła przeciwmgłowego w płaszczyźnie pionowej różni się od wartości nominalnej więcej niż 5 cm na 10 m w górę lub w dół.</p>
<p>2.12. Światła odbłaskowe przednie 2.12.1 Stan</p>	<p>Oględziny</p>	<p>1. Liczba świateł niezgodna z wymaganą. 2. Barwa inna niż biała. 3. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie. 4. Mają kształt trójkąta.</p>

2.13. Światła jazdy dziennej		1. Niewłaściwe rozmieszczenie na wagonie. 2. Niewłaściwe połączenie elektryczne. 3. Nieodpowiednia powierzchnia świetlna. 4. Barwa inna niż biała.
2.13.1. Stan i działanie	Oględziny	
3. Układ hamulcowy		
3.1. Hamulec roboczy		
3.1.1. Stan techniczny	Oględziny części zewnętrznych układu hamulcowego tramwaju ustawionego na kanale.	1. Pęknięcia, odkształcenia lub silne skorodowanie elementów układu. 2. Tarcie ruchomych części tramwaju o przewody elektryczne układu hamulcowego. 3. Obluzowanie mocowania jakiejkolwiek części układu hamulcowego. 4. Wyciek lub uszkodzenie hydraulicznych lub pneumatycznych przewodów rurowych zbiorników lub innych elementów roboczych, jeśli takie w układzie hamulcowym tramwaju występują.
3.1.2. Skuteczność	Pomiaru skuteczności hamulców dokonuje się zgodnie z instrukcją (załącznik nr 2 do niniejszego rozporządzenia) na torze próbnym.	
3.2. Hamulec awaryjny		
3.2.1. Stan techniczny	Przegląd techniczny wykonuje się jak w poz. 3.1.1	Jak w poz. 3.1.1
3.2.2. Skuteczność	Pomiaru skuteczności hamowania dokonuje się jak w poz. 3.1.2	Jak w poz. 3.1.2
3.3. Hamowanie nagłe		
3.3.1. Skuteczność	Pomiar skuteczności hamowania wykonuje się tak jak w poz. 3.1.2	Jak w poz. 3.1.2
3.4. Hamulec postojowy		
3.4.1. Stan techniczny	Przegląd techniczny wykonuje się jak w poz. 3.1.1	Jak w poz. 3.1.1.
3.4.2. Skuteczność	Pomiar skuteczności wykonuje się jak w poz. 3.1.2	Jak w poz. 3.1.2.
3.5. Hamulec bezpieczeństwa		
3.5.1. Skuteczność	Pomiar skuteczności wykonuje się jak w poz. 3.1.2.	Jak w poz. 3.1.2.
3.5.2. Sprawdzenie działania czuwaka	Sprawdzenie działania	Brak włączenia hamowania.
3.5.3. Urządzenie włączające hamulec bezpieczeństwa	Oględziny i sprawdzenie działania	1. Zbyt duża siła potrzebna do uruchomienia. 2. Użycie urządzenia nie powoduje włączenia hamulców.
4. Urządzenia sygnalizacyjne		
4.1. Sygnał dźwiękowy zewnętrzny		
4.1.1. Stan techniczny urządzenia	Oględziny zewnętrzne	1. Pęknięcia, odkształcenia lub silna korozja elementów konstrukcyjnych urządzenia sygnalizacyjnego. 2. Zły stan lub ocieranie przewodów elektrycznych zasilających urządzenie sygnalizacyjne. 3. Obluzowanie mocowania którejkolwiek części układu.
4.1.2. Pomiar skuteczności sygnału dźwiękowego	Pomiar poziomu dźwięku wykonuje się wg zasad podanych w załączniku nr 3	Wynik pomiaru poziomu dźwięku A jest mniejszy od 90 dB w wagonach wyprodukowanych po dniu 31 grudnia 1999 r., lub mniejszy od 85 dB w wagonach wyprodukowanych po dniu 31 grudnia 1974 r. do dnia 31 grudnia 1999 r.

<p>4.2. Urządzenie sygnalizacyjne służące pasażerom do informowania motorniczego o niebezpieczeństwie 4.2.1. Stan techniczny 4.2.2. Ocena skuteczności informowania motorniczego</p>	<p>Oględziny Oględziny i sprawdzenie działania</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak sygnalizacji świetlnej lub akustycznej w kabinie motorniczego. 2. Brak przycisków lub linki wzdłuż wagonu do uruchomienia tej sygnalizacji. 3. Brak oznaczeń elementów sygnalizacji.
<p>4.3. Sygnalizacja o stanie otwarcia drzwi</p>	<p>Oględziny</p>	<p>Brak sygnalizacji w kabinie motorniczego.</p>
<p>5. Podwozie</p>		
<p>5.1. Wózki</p>	<p>Oględziny tramwaju ustawionego na kanale przeglądowym.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pęknięcia lub odkształcenia ramy. 2. Nadmierna korozja mająca wpływ na wytrzymałość całej konstrukcji. 3. Obluzowanie lub brak śrub mocujących. 4. Nadmierne zużycie lub pęknięcie części. 5. Nadmierne wycieki oleju z przekładni. 6. Zły stan szczotek osiowych. 7. Brak połączeń lub zły stan połączeń uziemiających. 8. Niewłaściwe wymiary obręczy i zestawu kołowego. 9. Brak lub zły stan połączeń elektrycznych mostków obejściowych wkładek elastycznych kół (jeśli dotyczy).
<p>5.2. Skrzynie aparaturowe</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pęknięcia, uszkodzenia lub odkształcenia skrzyń lub ich klap. 2. Widoczne uszkodzenia poszczególnych aparatów znajdujących się w skrzyniach lub ślady ich nadpaleń. 3. Obluzowane lub niezabezpieczone przewody elektryczne. 4. Przewody niezabezpieczone na ostrych krawędziach. 5. Zły stan izolatorów.
<p>5.3. Resory, elementy gumowe, zawieszenia, amortyzatory</p>	<p>Oględziny</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uszkodzone amortyzatory, elementy gumowe, rozwulkanizowana guma. 2. Guma elementów zawieszenia uszkodzona mechanicznie i zagrażająca bezpieczeństwu jazdy. 3. Zły stan elementów resorujących
<p>5.4. Urządzenia sprzęgowe</p>	<p>Oględziny</p>	<p>Pęknięcia, odkształcenia, obluzowania elementów.</p>
<p>6. Nadwozie</p>		
<p>6.1. Kabina motorniczego</p>	<p>Oględziny zewnętrzne</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uszkodzone urządzenia sterujące lub sygnalizujące mające wpływ na bezpieczeństwo jazdy. 2. Wystające ostre krawędzie.

6.2. Pudło	Oględziny zewnętrzne	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stopień korozji osłabiający w istotny sposób konstrukcję nośną. 2. Pęknięcia kratownicy.
6.3. Drzwi	Oględziny i sprawdzanie działania	<ol style="list-style-type: none"> 1. Złe otwieranie i zamykanie lub samoczynne bądź niezamierzone otwieranie się. 2. Brak lub uszkodzenie urządzenia do otwierania awaryjnego. 3. Złe funkcjonowanie blokady ruszania przy niezamkniętych drzwiach (o ile jest wymagana). 4. Złe funkcjonowanie układu zabezpieczającego przed przytrzaśnięciem pasażera (o ile jest wymagany). 5. Zbyt duża siła nacisku płatów drzwi przy napotkaniu przeszkody w trakcie zamykania (o ile jest określona).
6.4. Podłoga i stopnie	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Poodrywana lub podarta wykładzina podłogowa. 2. Nadmiernie skorodowana lub popękana podłoga. 3. Źle przymocowane, nadmiernie wystające lub ruszające się kłapy podłogowe. 4. Nieprzykryta szczelina lub różnica wysokości między sąsiednimi elementami podłogi tramwaju wieloczołowego większa niż 10 mm 5. Brak wyróżnienia lub podświetlenia krawędzi stopni.
6.5. Odbierak prądu	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pęknięcia, odkształcenia, obluzowanie elementów. 2. Zły stan izolatorów i połączeń elektrycznych.
6.6. Siedzenia	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pęknięcia, rozdarcia albo inne uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu. 2. Złe przymocowanie siedzeń do konstrukcji wagonu.
6.7. Lusterka	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak wymaganych lusterek wstecznych. 2. Pęknięcia lub zmatowienie powierzchni lusterka.
6.8. Szyby	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pęknięcia lub zmatowienia szyb ograniczające widoczność z kabiny motorniczego. 2. Brak ocieplenia szyb.
6.9. Wycieraczki i spryskiwacze	Oględziny i kontrola działania	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak lub niesprawność wycieraczek. 2. Brak lub niesprawność spryskiwaczy, o ile są wymagane.

6.10. Prędkościomierz	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niesprawność prędkościomierza. 2. Prędkościomierz umieszczony poza polem widzenia motorniczego.
6.11. Wyjścia awaryjne	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak wyjść awaryjnych, niewłaściwie urządzone lub za mała ich liczba. 2. Brak oznaczeń wyjścia awaryjnego. 3. Brak opisu sposobu korzystania z wyjścia awaryjnego.
6.12. Ogrzewanie i wentylacja	Oględziny i sprawdzenie działania	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak lub niedziałanie urządzeń grzewczych w kabinie motorniczego lub w przedziale dla pasażerów. 2. Brak lub niedziałanie urządzeń wentylacyjnych w kabinie motorniczego lub w przedziale dla pasażerów.
6.13. Urządzenie zabezpieczające przed użyciem przez osoby niepowołane	Oględziny i sprawdzenie działania	Niekompletność lub niedziałanie urządzenia.
6.14. Oświetlenie wnętrza	Oględziny i sprawdzenia działania Pomiar natężenia oświetlenia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niedziałanie punktów świetlnych. 2. Uszkodzone klosze. 3. Brak lub niedziałanie punktów świetlnych oświetlenia awaryjnego (o ile jest wymagane). 4. Oświetlenie awaryjne nie włącza się samoczynnie przy zaniku oświetlenia zasadniczego (o ile jest to wymagane). 5. Natężenie oświetlenia zasadniczego mniejsze od wymaganego (o ile jest określone). 6. Natężenie oświetlenia w rejonie drzwi wejściowych mniejsze od wymaganego (o ile jest określone).
6.15. Poręcze i uchwyty	Oględziny	Złe przymocowanie do konstrukcji wagonu (ruszające się lub luźne).
7. Poziom dźwięku A na zewnątrz pojazdu podczas postoju		
7.1. Hałas zewnętrzny na postoju	Pomiar poziomu dźwięku A zewnętrznego na postoju zgodnie z instrukcją (załącznik nr 3 do rozporządzenia)	Poziom dźwięku A przekracza 64 dB lub 80 dB w przypadku załączonego układu jazdy autonomicznej z agregatem spalinowym.
8. Inne wyposażenie		
8.1 Blokada alkoholowa, jeśli jest zamontowana	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Widoczne uszkodzenia mechaniczne blokady alkoholowej. 2. Widoczne uszkodzenia połączeń elektrycznych. 3. Brak ważnego w dniu badania dokumentu wystawionego przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej. 4. Możliwość przygotowania układu pojazdu do jazdy bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu.

*) Stosowane w różnych przypadkach określenia „wymagany”, „wymagane minimum” odnoszą się do przepisów o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

SPOSÓB BADANIA SKUTECZNOŚCI HAMULCÓW TRAMWAJU

1. Przepisy ogólne

- 1.1. Załącznik określa sposób badania skuteczności hamowania tramwaju pojedynczego oraz zespołu tramwajowego złożonego z wagonu silnikowego oraz wagonów doczepnych czynnych lub biernych.
- 1.2. Wymagania określone w załączniku stosuje się do badania skuteczności hamowania:
 - 1) roboczego;
 - 2) awaryjnego;
 - 3) nagłego;
 - 4) bezpieczeństwa.
- 1.3. Badania skuteczności hamowania dokonuje się poprzez pomiar drogi hamowania nieobciążonego tramwaju z ustalonej prędkości 30 km/h, na wyznaczonym odcinku toru.
- 1.4. Wartość opóźnień hamowania wylicza się, wychodząc z prędkości rozpoczęcia hamowania i drogi hamowania przy założeniu ruchu jednostajnie opóźnionego.
- 1.5. Dopuszcza się badanie skuteczności hamowania w drodze pomiaru opóźnienia hamowania.

2. Pomiar drogi hamowania tramwaju

- 2.1. Pomiar drogi hamowania powinien być dokonany przy zachowaniu następujących warunków:
 - 1) badanie można przeprowadzić tylko na takim odcinku torów, na którym nie wystąpi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu;
 - 2) odcinek toru, na którym prowadzone są pomiary, powinien być prosty i poziomy, a szyny czyste i suche;
 - 3) tramwaj jest nieobciążony.

3. Pomiar opóźnienia hamowania tramwaju

- 3.1. Pomiaru opóźnienia hamowania należy dokonać w warunkach określonych w pkt 2.
- 3.2. Pomiaru należy dokonywać przy prędkości początkowej ok. 30 km/h według wskazań prędkościomierza wagonu.

4. Ocena skuteczności hamowania tramwaju

4.1. Skuteczność hamowania uznaje się za wystarczającą, jeżeli:

- 1) zmierzona długość drogi hamowania jest mniejsza lub co najmniej równa wartościom podanym w tabeli poniżej, przy czym droga hamowania zespołu tramwajowego złożonego z wagonu silnikowego i wagonów doczepnych biernych może być dłuższa nie więcej niż o 20% w stosunku do wartości podanych w tabeli, a przypadku zespołu tramwajowego złożonego z wagonów wyprodukowanych w różnych przedziałach czasowych z poniższej tabeli dopuszcza się, aby wagon nowszy w takim zespole posiadał parametry hamowania takie, jakich wymaga się w wyżej wspomnianej tabeli dla wagonu starszego;
- 2) obliczona na podstawie pomiaru drogi lub zmierzona wartość opóźnienia hamowania jest większa lub co najmniej równa wartościom podanym w tabeli poniżej.

Lp.	Wagon wyprodukowany	Rodzaj hamowania	Droga hamowania (m)	Opóźnienie hamowania (m/s ²)
1	2	3	4	5
1	do dnia 31 grudnia 1963 r.	nagłe	17,3	2,0
		robocze lub awaryjne	43,4	0,8
2	po dniu 31 grudnia 1963 r.	nagłe	17,3	2,0
		robocze lub awaryjne	31,5	1,1
		bezpieczeństwa	34,7	1,0
3	po dniu 1 stycznia 2000 r.	nagłe	13,3	2,6
		robocze lub awaryjne	28,9	1,2
		bezpieczeństwa	23,1	1,5
4	po dniu 1 stycznia 2002 r.	nagłe	12,4	2,8
		robocze lub awaryjne	26,7	1,3
		bezpieczeństwa	23,1	1,5
5	po dniu 1 stycznia 2005 r.	nagłe	11,5	3,0
		robocze lub awaryjne	24,8	1,4
		bezpieczeństwa	19,3	1,8

SPOSÓB I WARUNKI PRZEPROWADZENIA POMIARU POZIOMU DŹWIĘKU EMITOWANEGO NA ZEWNĄTRZ TRAMWAJU NA POSTOJU I PODCZAS JAZDY ORAZ PRZEZ TROLEJBUS PODCZAS POSTOJU, A TAKŻE POZIOMU DŹWIĘKU SYGNAŁU DŹWIĘKOWEGO TRAMWAJU

1. Założenia podstawowe, wielkości mierzone i wyposażenie pomiarowe
 - 1.1. Kontrola polega na pomiarze poziomu dźwięku zewnętrznego i sygnału dźwiękowego tramwaju miernikiem poziomu dźwięku przy włączonej korekcji częstotliwościowej według krzywej A. Wielkością mierzoną przy pomiarach hałasu zewnętrznego jest równoważny poziom dźwięku A (L_{Aeq}) zdefiniowany w normie PN-EN ISO 3095:2005, odpowiednio w p. 3.11 w odniesieniu do pomiarów na postoju oraz w p. 3.12 w odniesieniu do pomiarów hałasu zewnętrznego w ruchu. Wielkością mierzoną przy pomiarach poziomu dźwięku sygnału dźwiękowego tramwaju jest maksymalny poziom dźwięku zmierzony dla stałej czasowej miernika F-fast (L_{AFmax}) zdefiniowany w p. 3.10 normy PN-EN ISO 3095:2005.
 - 1.2. Pomiarów powinny być wykonywane dla wagonu nieobciążonego.
 - 1.3. Podczas pomiarów wszystkie okna i klapy dachowe powinny być zamknięte.
 - 1.4. Wokół mikrofonu, w promieniu równym trzykrotnej wartości dystansu pomiarowego, nie powinny znajdować się żadne duże obiekty mogące powodować odbicia akustyczne (np. mosty, budynki, wzniesienia).
 - 1.5. Wykorzystywany w pomiarach zestaw miernika poziomu dźwięku, rejestratora, mikrofonów i przewodów powinien spełniać wymagania dla mierników poziomu dźwięku klasy 1 (zgodnie z PN-EN 61672-1:2005). Stosowany w pomiarach kalibrator akustyczny powinien być klasy 1 (zgodnie z PN-EN 60942:2005).
 - 1.6. Kalibrację zestawu pomiarowego należy przeprowadzać zawsze przed rozpoczęciem i po zakończeniu pomiarów. Jeżeli wyniki tych kalibracji różnią się od siebie o więcej niż 0,5 dB wyniki tej serii pomiarów powinny być odrzucone.
 - 1.7. W celu ograniczenia wpływu wiatru i ochrony przed kurzem powinna być stosowana osłona przeciwwietrzna mikrofonu.
2. Warunki atmosferyczne
 - 2.1. Pomiar hałasu zewnętrznego nie powinno się dokonywać w warunkach atmosferycznych mogących wpływać istotnie na wynik pomiaru (np. w trakcie opadów deszczu, śniegu lub przy leżącej warstwie śniegu). Należy także sprawdzić czy temperatura otoczenia i wilgotność powietrza mieści się w zakresach pozwalających na prawidłową pracę mikrofonów.
 - 2.2. Pomiarów nie należy wykonywać, gdy prędkość wiatru mierzona na wysokości mikrofonu przekracza 5 m/s.
3. Pomiar tła akustycznego (poziomu dźwięku w otoczeniu)
 - 3.1. Poziom dźwięku A w otoczeniu, przy uwzględnieniu wpływu wiatru i innych zakłóceń akustycznych na mikrofon, powinien być mniejszy co najmniej o 10 dB od zmierzonego poziomu dźwięku A zewnętrznego lub poziomu dźwięku A sygnału dźwiękowego emitowanego przez tramwaj lub trolejbus.
 - 3.2. Poziom dźwięku otoczenia powinien być zmierzony po ustawieniu mikrofonu w pozycji pomiarowej przed rozpoczęciem pomiarów i sprawdzony w czasie ich wykonywania przy wyłączonych urządzeniach pomocniczych pojazdu.
4. Sposób wykonania pomiaru
 - 4.1. Mikrofon powinien być ustawiony tak, aby:
 - 1) jego główna oś skuteczności była skierowany równoległe do powierzchni terenu oraz prostopadle do kierunku jazdy badanego tramwaju lub trolejbusu;
 - 2) wysokość nad główką szyny w przypadku tramwajów i wysokość nad powierzchnią podłoża w przypadku trolejbusów wynosiła $1,2 \text{ m} \pm 0,2 \text{ m}$;
 - 3) odległość dla pomiaru hałasu zewnętrznego tramwaju w ruchu wynosiła $7,5 \pm 0,2 \text{ m}$ od osi toru;
 - 4) odległość dla pomiaru hałasu zewnętrznego tramwaju lub trolejbusu na postoju wynosiła $6,0 \text{ m} \pm 0,2 \text{ m}$ od ściany nadwozia;
 - 5) odległość dla pomiaru poziomu dźwięku A sygnału dźwiękowego tramwaju wynosiła $3,0 \text{ m} \pm 0,2 \text{ m}$ od najbardziej wysuniętego do przodu punktu ściany czołowej.
 - 4.2. Pomiar hałasu dla tramwaju w ruchu powinny być wykonywane w terenie płaskim na prostym odcinku toru, na torowisku wydzielonym z podkładami żelbetowymi na tłuczniu z obu stron pojazdu, jednak nie muszą być wykonywane podczas jednego przejazdu. Pomiar hałasu na postoju powinny być wykonywane mikrofonem ustawianym po obu stronach oraz z przodu i z tyłu tramwaju lub trolejbusu. Mikrofony ustawiane po bokach nadwozia powinny znajdować się w połowie długości tramwaju lub trolejbusu. Jeśli długość tramwaju przekracza 20 m, to mikrofony należy ustawiać po obu stronach w trzech punktach: w połowie długości oraz licząc od połowy długości: 5 m w stronę przodu i 5 m w stronę tyłu pojazdu. Mikrofony ustawiane z przodu i z tyłu powinny znajdować się w osi podłużnej symetrii nadwozia tramwaju lub trolejbusu.
 - 4.3. Prędkość tramwaju w czasie wykonywania pomiaru hałasu w ruchu powinna wynosić $50 \text{ km/h} \pm 2 \text{ km/h}$. Pomiar polega na rejestracji poziomu dźwięku A tramwaju przejeżdżającego przed mikrofonem pomiarowym w fazie jazdy z wybiegu. Na podstawie zarejestrowanego przebiegu wartości poziomu dźwięku A

oblicza się równoważny poziom dźwięku A za czas przejazdu całego tramwaju przed mikrofonem pomiarowym zgodnie z definicją określoną w punkcie 3.12 w normie PN-EN ISO 3095:2005.4. Czas pomiaru dla pomiarów hałasu zewnętrznego tramwaju lub trolejbusu na postoju powinien wynosić co najmniej 20 s. W przypadku, gdy nie jest możliwe zapewnienie pracy danego źródła dźwięku w tramwaju lub trolejbusie przez tak długi czas z tą samą maksymalną intensywnością, czas pomiaru można skrócić do minimum 5 s. Pomiary należy wykonać we wszystkich wymaganych punktach pomiarowych, po czym jako wynik pomiaru należy przyjąć maksymalną zmierzoną wartość równoważnego poziomu dźwięku A (L_{Aeq}).

- 4.4. Pomiar poziomu dźwięku sygnału dźwiękowego tramwaju należy wykonać podczas postoju, na zewnątrz, od strony czoła wagonu i jako wartość końcową pomiaru należy przyjąć zmierzoną wartość maksymalną poziomu dźwięku A za czas pomiaru nie dłuższy niż $t = 3$ s, liczony od początku włączenia sygnału.
- 4.5. Wszystkie pomiary powinny być wykonywane co najmniej trzykrotnie. Określona powinna być wartość średnia uzyskanych poziomów dźwięku zaokrąglona do liczby całkowitej. Jeżeli rozrzut otrzymanych wartości przekracza 3 dB, to pomiary należy powtórzyć.

5. Ocena wyniku

- 5.1. Uzyskana wartość poziomu dźwięku dla hałasu zewnętrznego nie może przekraczać maksymalnych wartości, podanych w przepisach dotyczących warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- 5.2. Uzyskana wartość poziomu sygnału dźwiękowego tramwaju nie może być mniejsza od wartości podanej w przepisach dotyczących warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

WARUNKI DLA INFRASTRUKTURY ORAZ WYPOSAŻENIE KONTROLNO-POMIAROWE NIEZBĘDNE DO BADAŃ TECHNICZNYCH TRAMWAJÓW I TROLEJBUSÓW

1. Warunki dla infrastruktury, niezbędne do badań technicznych tramwajów:

- kanał przeglądowy (wyposażonym w oświetlenie o bezpiecznym napięciu oraz w podesty umożliwiające zajęcie stanowiska podwyższonego);
- sieć zasilająca z możliwością odłączenia napięcia trakcji na czas przeprowadzania badania tramwajów;
- wydzielony tor próbny do przeprowadzenia prób drogowych tramwaju (badania hamulców oraz pomiar hałasu) w taki sposób, aby wykonywanie badania nie powodowało zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również zagrożenia dla innych osób znajdujących się w obszarze wykonywania badania.

Odcinek toru, na którym prowadzone są pomiary, powinien być prosty i poziomy, a szyny czyste i suche z podkładami żelbetowymi na tuczniu z obu stron pojazdu; Tor próbny nie powinien znajdować się w pobliżu żadnych dużych obiektów mogących powodować odbicia akustyczne (np. mosty, budynki, wzniesienia).

2. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe niezbędne do badań technicznych tramwajów:

- 1) przyrządy do pomiaru ustawienia i światłości świateł;
- 2) przyrząd do pomiaru drogi lub opóźnienia hamowania;
- 3) przyrząd do pomiaru poziomu dźwięku z wzorcem (kalibratorem);
- 4) przyrząd do pomiaru natężenia oświetlenia wnętrza wagonu i stopni wejściowych;
- 5) przyrząd do pomiaru siły nacisku płyt drzwi i siły potrzebnej do uruchomienia hamulców bezpieczeństwa;
- 6) miernik uniwersalny do pomiaru wielkości elektrycznych;
- 7) przyrząd do pomiaru parametrów pogodowych;
- 8) przyrząd do pomiaru prędkości;
- 9) przyrząd do pomiaru wysokości i odległości;
- 10) podesty umożliwiające oględziny odbieraków prądu (z uziemieniem)

3. Warunki dla infrastruktury, niezbędne do badań technicznych trolejbusów w części mechanicznej:

- kanał przeglądowy (wyposażonym w oświetlenie o bezpiecznym napięciu oraz w podesty umożliwiające zajęcie stanowiska podwyższonego);
- sieć zasilająca z możliwością odłączenia napięcia trakcji na czas przeprowadzania badania tramwajów;
- wydzielony odcinek drogi w taki sposób, aby wykonywanie badania nie powodowały zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również zagrożenia dla innych osób znajdujących się w obszarze wykonywania badania. Odcinek drogi powinien być poziomy o nawierzchni twardej, równej, suchej i czystej. Nie powinien znajdować się w pobliżu żadnych dużych obiektów mogących powodować odbicia akustyczne (np. mosty, budynki, wzniesienia).

4. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe niezbędne do badań technicznych trolejbusów w części mechanicznej:

- 1) urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców;
- 2) urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu;
- 3) przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu;
- 4) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu;
- 5) przyrząd do pomiaru poziomu dźwięku z wzorcem (kalibratorem);
- 6) urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnymi pojazdu;
- 7) zestaw narzędzi monterskich (suwmiarka oraz głębokościomierz);
- 8) przyrząd do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu;
- 9) komplet kluczy dynamometrycznych w zakresie od 20 do 400 Nm;
- 10) podnośnik kanałowy o udźwigu 115kN.

5. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe niezbędne do badań technicznych trolejbusów w części elektrycznej:

- 1) przyrząd do pomiaru drogi lub opóźnienia hamowania hamulca elektrodynamicznego;
- 2) przyrząd do pomiaru poziomu dźwięku z wzorcem (kalibratorem);
- 3) przyrząd do pomiaru rezystancji izolacji dielektrycznej o napięciu testującym stałym 1 kV;
- 4) miernik uniwersalny do pomiaru wielkości elektrycznych;
- 5) przyrząd do przeprowadzenia prób wytrzymałości dielektrycznej izolacji o regulowanym napięciu przemiennym probierczym w zakresie do 5,0 kV;
- 6) podesty umożliwiające oględziny odbieraków prądu (z uziemieniem).

WZÓR

PIECZĄTKA PRACOWNIKA TRANSPORTOWEGO DOZORU TECHNICZNEGO UPOWAŻNIONEGO DO
WYKONYWANIA BADAŃ TECHNICZNYCH TRAMWAJÓW

Transportowy Dozór Techniczny	
UPOWAŻNIONY DO BADAŃ TRAMWAJÓW	
<i>mgr inż. Marek Kowalski</i>	10 mm
30 mm	

WYKAZ CZYNNOŚCI KONTROLNYCH WYKONYWANYCH W TRAKCIE BADAŃ TECHNICZNYCH TROLEJBUSÓW W CZĘŚCI ELEKTRYCZNEJ ORAZ METODY I KRYTERIA OCENY STANU TECHNICZNEGO TROLEJBUSU I JEGO INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ, ODBIERAKÓW PRĄDU, HAMULCA ROBOCZEGO-ELEKTRODYNAMICZNEGO ORAZ HAŁASU ZEWNĘTRZNEGO

Przedmiot i zakres badań	Sposób prowadzenia badania	Podstawowe kryteria uznania stanu technicznego za niezadawalający
1	2	3
1. Instalacja elektryczna sieciowa		
1.1. Przewody i urządzenia elektryczne	Oględziny	<ol style="list-style-type: none"> 1. Istnieje możliwość dotknięcia urządzeń będących pod napięciem przez osoby przypadkowe. 2. Przetarcie izolacji lub jej całkowite uszkodzenie. 3. Korozja połączeń elektrycznych. 4. Pęknięcia izolatorów lub ślady przebiecia elektrycznego. 5. Uszkodzone połączenie elektryczne przewodów, luźne lub niepewne mocowanie przewodów w zaciskach. 6. Tarcie ruchomych części układu napędowego o przewody elektryczne. 7. Brak wyłączników sieciowych umożliwiających odłączenie instalacji 600 V od obwodu odbieraków prądu. 8. Brak ochrony nadmiarowej. 9. Pęknięcia lub ślady przebiecia elektrycznego odgromnika.
1.1.1. Stan techniczny		
1.2. Rezystancja izolacji		
1.2.1. Stan techniczny	Pomiar miernikiem rezystancji izolacji z napięciem testującym 1 kV prądu stałego.	Rezystancja wypadkowa izolacji całej instalacji zasilanej napięciem sieciowym (galwanicznie integralnej) mniejsza niż 1,3 M.
1.3. Odbieraki prądu	Oględziny i sprawdzenie działania	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pęknięcia, deformacje lub zły stan techniczny ramion, podstawy z mechanizmem obrotowym, mechanizmu napinająco-tłumiącego, łyżki z wkładką ślizgową. 2. Uszkodzona linka ściąająca. 3. Uszkodzony mechanizm zwijający linkę ściąającą. 4. Uszkodzony mechanizm ściąający (o ile jest wymagany). 5. Brak lub uszkodzona izolacja linki ściąającej w przypadku metalowego drążka odbieraka. 6. Brak lub zły stan przewodu (mostka) zapewniającego obejście elektryczne mechanizmu obrotowego łyżki odbieraka.
1.3.1. Stan i działanie		
2. Instalacja elektryczna niskiego napięcia		

2.1. Akumulator 2.1.1. Stan techniczny	Oględziny	1. Brak wyłącznika baterii akumulatorów. 2. Brak mocowania baterii do nadwozia. 3. Pęknięcie obudowy, wycieki elektrolitu.
3. Wyizolowanie elektryczne w obszarze drzwi wejściowych		
3.1. Wykładzina podłogowa dielektryczna oraz poręcze i uchwyty zainstalowane w obszarze drzwi wejściowych 3.1.1. Stan techniczny	Oględziny	1. Brak lub zły stan wykładzin dielektrycznych na stopniach schodów. 2. Brak lub zły stan izolatorów poręczy drzwi i uchwytów w obszarze drzwi wejściowych.
3.1.2. Rezystancja izolacji	Pomiar miernikiem rezystancji izolacji o napięciu testującym 1 kV prądu stałego	Rezystancja izolacji którejkolwiek poręczy lub uchwytu, mierzona względem masy pojazdu, mniejsza od 2 M
4. Hamulec roboczy-elektrodynamiczny		
4.1. Hamulec-roboczy-elektrodynamiczny 4.1.1. Skuteczność	Pomiaru skuteczności hamulca dokonuje się zgodnie z instrukcją przedstawioną w załączniku nr 8	Niewystarczająca skuteczność hamowania.
4.1.2. Pierwszeństwo hamowania nad rozruchem	Sprawdzenie działania	1. Przy równoczesnym wciśnięciu pedału rozruchu i hamulca następuje rozruch. 2. Przy równoczesnym wciśnięciu pedału rozruchu i hamulca w trakcie jazdy nie rozpoczyna się hamowanie elektrodynamiczne.
5. Hałas zewnętrzny na postoju		
5.1. Poziom dźwięku na zewnątrz podczas postoju	Pomiar hałasu zewnętrznego na postoju zgodnie z instrukcją (załącznik nr 3 do rozporządzenia)	1. Poziom dźwięku A przekracza 64 dB lub 80 dB w przypadku załączonego układu jazdy autonomicznej z agregatem spalinowym. 2. Przeniesienie drgań z silników pomocniczych na nadwozie pojazdu. 3. Luźne pokrywy komór silników.
6. Połączenie masowe w trolejbusach wieloczołowych		
6.1. Linki masowe 6.1.1. Stan techniczny	Oględziny	Brak lub zły stan techniczny linek połączenia masowego pomiędzy członami trolejbusu.
7. Inne wyposażenie		

7.1 Blokada alkoholowa, jeśli jest zamontowana	Oględziny	<ol style="list-style-type: none">1. Widoczne uszkodzenia mechaniczne blokady alkoholowej.2. Widoczne uszkodzenia połączeń elektrycznych.3. Brak ważnego w dniu badania dokumentu wystawionego przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej.4. Możliwość przygotowania układu pojazdu do jazdy bez przeprowadzania badania na obecność alkoholu.
--	-----------	---

SPOSÓB BADANIA SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA HAMULCA ROBOCZEGO-ELEKTRODYNAMICZNEGO TROLEJBUSU

1. Przepisy ogólne

- 1.1. Załącznik określa sposób badania skuteczności hamowania trolejbusu za pomocą hamulca roboczego-elektrodynamicznego.
- 1.2. Badania skuteczności hamowania dokonuje się przez pomiar drogi hamowania nieobciążonego trolejbusu z ustalonej prędkości 30 km/h do prędkości co najmniej 5 km/h na wydzielonym odcinku drogi przeznaczonej do prób.
- 1.3. Wartość opóźnień hamowania wylicza się, wychodząc z prędkości rozpoczęcia hamowania i drogi hamowania przy założeniu ruchu jednostajnie opóźnionego.
- 1.4. Dopuszcza się badanie skuteczności hamowania w drodze pomiaru średniego opóźnienia hamowania, w przypadkach gdy warunki uniemożliwiają przeprowadzenie badania zgodnie z pkt. 1.3.

2. Pomiar drogi hamowania

Pomiar drogi hamowania powinien być dokonany przy zachowaniu następujących warunków:

- 1) ciśnienie w ogumieniu nie może różnić się od nominalnego więcej niż o $\pm 0,02$ MPa;
- 2) badanie można przeprowadzić tylko na takim odcinku drogi, na którym nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu;
- 3) odcinek drogi, na którym prowadzone są pomiary, powinien być poziomy o nawierzchni twardej, równej, suchej i czystej;
- 4) po zmniejszeniu prędkości trolejbusu przy użyciu tylko hamulca elektrodynamicznego poniżej 5 km/h dopuszcza się zatrzymanie trolejbusu przy wykorzystaniu hamulców mechanicznych.

3. Pomiar opóźnienia hamowania

Pomiaru opóźnienia hamowania należy dokonać w warunkach określonych w pkt. 2, opóźnieniomierzem umocowanym w trolejbusie w sposób wskazany przez producenta przyrządu; przy czym pomiaru należy dokonywać przy prędkości początkowej ok. 30 km/h według wskazań prędkościomierza trolejbusu.

4. Ocena skuteczności hamowania

Skuteczność hamowania uznaje się za odpowiadającą wymaganiom, jeżeli zmierzona długość drogi hamowania jest mniejsza lub co najwyżej równa wielkościom podanym w tabeli poniżej albo obliczona na podstawie pomiaru drogi lub zmierzona wielkość opóźnienia hamowania jest większa lub co najmniej równa wielkościom podanym w tabeli poniżej.

Lp.	Rodzaj układu hamowania	Droga hamowania (m)	Opóźnienie hamowania (m/s ²)
1.	z klasycznym komutatorowym silnikiem prądu stałego	43,4	0,8
2.	inny	24,8	1,4

WZÓR

PIECZĄTKA PRACOWNIKA TRANSPORTOWEGO DOZORU TECHNICZNEGO UPOWAŻNIONEGO DO WYKONYWANIA BADAŃ TECHNICZNYCH TROLEJBUSÓW W CZĘŚCI ELEKTRYCZNEJ

Transportowy Dozór Techniczny	10 mm
UPOWAŻNIONY DO BADAŃ TROLEJBUSÓW W CZĘŚCI ELEKTRYCZNEJ <i>mgr inż. Marek Kowalski</i>	
30 mm	

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie badań technicznych tramwajów i trolejbusów, stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 83 ust. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) wprowadzonego ustawą z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC 65).

Niniejszy projekt rozporządzenia był poprzedzony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 stycznia 2011 r. w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. poz. 343 oraz z 2016 r. poz. 1073), które utraci moc z dniem wejścia w życie niniejszego projektu rozporządzenia.

Na skutek zmiany numeracji delegacji zawartej w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, zaistniała konieczność ponownego wydania przedmiotowego rozporządzenia. Rozporządzenie zostało też merytorycznie dostosowane do zmian zaistniałych na poziomie ustawy.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz nie wpłynie na rynek pracy, konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki, sytuację i rozwój regionalny.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

Projekt 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 (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie badań technicznych tramwajów i trolejbusów</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 Tina Lewandowska tina.lewandowska@mi.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MI, tel. 22 630-12-50</p>	<p>Data sporządzenia 10 października 2018 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury -----</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku ze zmianą brzmienia upoważnienia ustawowego, zaistniała konieczność ponownego wydania przedmiotowego rozporządzenia. W rozporządzeniu dokonuje się także korekt związanych z przeniesieniem części zapisów z poziomu rozporządzenia do aktu prawnego rangi ustawy, tj. ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

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

W przedmiotowym rozporządzeniu dokonuje się korekt związanych z przeniesieniem części zapisów do aktu prawnego rangi ustawy, tj. ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

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

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Bezpośrednie
Przedsiębiorcy zajmujących się komunikacją publiczną	Brak danych	-	Bezpośrednie
TDT	-	-	Przejęcie nowych obowiązków związanych z wykonywaniem badań technicznych trolejbusów.

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

Projektowane rozporządzenie stanowi załącznik do prac legislacyjnych związanych z ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwrotnej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:	
9. Wpływ na rynek pracy	
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wejście w życie rozporządzenia po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Nie dotyczy.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie opłaty jakościowej oraz opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po
wyznaczonej dacie**

Na podstawie art. 84 ust. 21 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób ewidencjonowania i odprowadzania opłaty przeznaczonej na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych, zwanej dalej „opłatą jakościową” 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 art. 84 ust. 11 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, oraz jego wzór.

§ 2. 1. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana łącznie z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego i opłatą ewidencyjną.

2. Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie uiszcza się na rachunek bankowy podmiotu obowiązanego do jej pobierania, zwanego dalej „pobierającym”, lub gotówką w kasie, o ile pobierający posiada kasę, lub w formie bezgotówkowej za pomocą karty płatniczej, jeżeli pobierający jest wyposażony w odpowiednie urządzenie do autoryzacji transakcji rozliczeń bezgotówkowych.

3. Na dowodzie wpłaty wyodrębnia się kwoty opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

§ 3. 1. Pobierający odnotowuje odprowadzone opłaty jakościowe oraz opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w prowadzonej w postaci

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

elektronicznej ewidencji opłat jakościowych oraz opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

2. Ewidencja, o której mowa w ust. 1, zawiera w przypadku stacji kontroli pojazdów – liczbę odprowadzonych opłat jakościowych oraz opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

§ 4. Pobierający odprowadza opłaty jakościowe oraz opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetki za zwłokę od tych opłat, na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego, wskazując w tytule przelewu bankowego kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów.

§ 5. Szczegółowy zakres informacji i danych przekazywanych w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 84 ust. 11 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, oraz jego wzór określa załącznik do rozporządzenia.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W Z Ó R

Sprawozdanie, o którym mowa w art. 84 ust. 11 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

1. Dotyczy złożenia:

- sprawozdania korekty sprawozdania ¹⁾

2. Podmiot składający sprawozdanie/ korektę sprawozdania:

- podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów
 Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego

3. Sprawozdanie/korekta sprawozdania za okres

od (mm/rrrr) do (mm/rrrr):

.....

4. Dane adresowe podmiotu składającego sprawozdanie/korektę sprawozdania:

4.1. Firma przedsiębiorcy albo nazwa podmiotu oraz ich adres i siedziba, telefon kontaktowy:

.....

4.2. Adres stacji kontroli pojazdów:

.....

4.3. Numer identyfikacyjny REGON / numer identyfikacji podatkowej NIP:

.....

4.4. Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów:

.....

5. Opłata jakościowa – rozliczenie:

Czynność podlegająca opłacie jakościowej	Liczba opłat jakościowych	Wartość jednostkowa	Wartość opłat jakościowych
---	------------------------------	------------------------	-------------------------------

¹⁾ właściwe zaznaczyć

Badanie techniczne pojazdu			
----------------------------	--	--	--

5. Odsetki za zwłokę:

Kwota bazowa opłat jakościowych	Wyliczona kwota odsetek

6. Liczba przeprowadzonych badań technicznych:

.....

7. Badania techniczne przeprowadzone po wyznaczonej dacie – rozliczenie:

Czynność podlegająca opłacie	Liczba badań technicznych przeprowadzonych po wyznaczonej dacie	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
Badanie techniczne przeprowadzone po wyznaczonej dacie			
Odsetki za zwłokę			

8. Dane dotyczące zapłaty należności:

8.1. Data dokonania przelewu (dd/mm/rrrr):

.....

8.2. Kwota przelewu bankowego:

.....

9. Imię, nazwisko oraz telefon/ faks osoby sporządzającej sprawozdanie:

.....

.....
(data)

.....
(podpis osoby upoważnionej do sporządzenia sprawozdania)

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie opłaty jakościowej oraz opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest realizacją upoważnienia zawartego w art. 84 ust. 21 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zmienionej ustawą z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...). W rozporządzeniu tym uregulowano sposób ewidencjonowania i odprowadzania opłaty przeznaczonej na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych (opłata jakościowa) oraz pobierania, uiszczania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tych opłat, jak również szczegółowy zakres informacji i danych przekazywanych w miesięcznych sprawozdaniach obejmujących informacje o przeprowadzonych badaniach technicznych oraz pobranych i odprowadzonych opłatach jakościowych oraz opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, a także wzór miesięcznych sprawozdań.

Prace nad przepisami niniejszego rozporządzenia stanowią konsekwencję projektowanej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa nowelizacja implementuje do krajowego porządku prawnego 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).

Główne zagadnienia wymagające transpozycji i uregulowania w polskim prawie dotyczą przede wszystkim wyznaczenia organu właściwego odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce, stworzenia spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów (SKP), mającego na celu zapewnienie wysokiego poziomu jakości przeprowadzanych badań technicznych co przekłada się w sposób bezpośredni na bezpieczeństwo 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.

Mając na względzie wieloletnie doświadczenie w zakresie badań technicznych pojazdów oraz stacji kontroli pojazdów, a także zaplecze logistyczno-techniczne, jako organ właściwy do

sprawowania nadzoru nad systemem badań technicznych wskazany został Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (TDT). Sprawowanie rzetelnego i kompletnego nadzoru nad tak obszerną dziedziną, jaką są badania techniczne, rodzi konsekwencje w postaci kosztów, które w znacznej mierze podyktowane są brzmieniem implementowanej dyrektywy 2014/45/UE. Dla przykładu koszty takie stanowiąć będzie pokrycie kosztów najmu stacji kontroli pojazdów przez Dyrektora TDT, dla których przypisane zostały specjalne, skomplikowane rodzaje badań technicznych, stworzenie systemu informatycznego pozwalającego na analizowanie wyników badań technicznych w wielu aspektach jak np. liczba zatrudnionych diagnostów w relacji do liczby badanych pojazdów, rodzajów występujących usterek do wieku pojazdu jak również jego przebiegu, analiza stwierdzonych usterek na konkretnych stacjach i porównanie ze średnią krajową, w przypadkach wątpliwych szczegółowa analiza rodzajów usterek stwierdzonych przez konkretnych diagnostów itp., przeprowadzanie statystycznie ważnej próby re-kontroli, co spowoduje konieczność zwiększenia liczby pracowników zatrudnionych w TDT, wprowadzenie nowego modelu kontroli – ad hoc.

Dlatego, dla zapewnienia realizacji wymaganych przez unijny akt prawny zadań oraz dla zagwarantowania stałego źródła finansowania funkcjonowania nadzoru nad systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych, zasadne było stworzenie opłaty jakościowej.

Dla zachowania przejrzystości postępowania przez podmioty obowiązane do ewidencjonowania i odprowadzania opłaty przeznaczonej na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych (opłata jakościowa) oraz pobierania, uiszczania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w przedmiotowym akcie wykonawczym, w celu zachowania jednolitości działania wszystkich podmiotów, uregulowano kwestie ewidencjonowania i odprowadzania opłaty przeznaczonej na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych (opłata jakościowa) oraz pobierania, uiszczania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Ponadto określony został wzór miesięcznego sprawozdania oraz szczegółowy zakres informacji i danych przekazywanych w miesięcznych sprawozdaniach.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw wejdzie w życie w terminie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. W związku z tym, że projektowane rozporządzenie powinno wejść w życie równocześnie z ww. projektem ustawy

zaproponowano, że jego przepisy wejdą w życie w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia, stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523).

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Przedkładany projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

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

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów zostanie udostępniony na stronach urzędowego biuletynu teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie opłaty jakościowej oraz opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie</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 Michał Krasowski michal.krasowski@mi.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MI, tel. 22 630-17-33</p>	<p>Data sporządzenia 10 października 2018 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury -----</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia reguluje kwestię opłaty przeznaczonej na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych pojazdów, zwanej dalej: „opłatą jakościową” oraz opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, tj. sposób pobierania, uiszczania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz sposób ewidencjonowania i odprowadzania opłaty jakościowej, przez podmioty obowiązane. Ponadto w celu jednolitości przekazywania informacji do Dyrektora TDT określony został szczegółowy zakres informacji i danych przekazywanych w miesięcznych sprawozdaniach obejmujących informacje o przeprowadzonych badaniach technicznych oraz pobranych i odprowadzonych opłatach jakościowych oraz opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz wzór sprawozdania.

Prace nad przepisami niniejszego rozporządzenia stanowią konsekwencję projektowanej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa nowelizacja implementuje do krajowego porządku prawnego 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). Główne zagadnienia wymagające transpozycji i uregulowania w polskim prawie dotyczą przede wszystkim wyznaczenia organu właściwego odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce, 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.

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

Sprawowanie rzetelnego i kompletnego nadzoru nad tak obszerną dziedziną, jaką są badania techniczne, rodzi konsekwencje w postaci kosztów, które w znacznej mierze podyktowane są brzmieniem implementowanej dyrektywy 2014/45/UE. Dla przykładu koszty takie stanowiąć będzie pokrycie kosztów najmu lokali stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez Dyrektora TDT, przeprowadzanie licznych re-kontroli, co spowoduje konieczność zwiększenia liczby pracowników zatrudnionych w TDT, wprowadzenie nowego modelu kontroli – kontroli – ad hoc.

Dlatego, dla zapewnienia realizacji wymaganych przez unijny akt prawny zadań oraz dla zagwarantowania stałego źródła finansowania funkcjonowania nadzoru nad systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych, zasadne było stworzenie opłaty jakościowej, w tym także wskazania opłaty w wysokości 3,50 zł przeznaczonej na ten cel.

Przedmiotowy projekt ujednotoci sposób pobierania, uiszczania, ewidencjonowania i odprowadzania oraz opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz ewidencjonowania i odprowadzania opłaty jakościowej oraz określa szczegółowy zakres informacji i danych przekazywanych w miesięcznych sprawozdaniach.

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

Królestwo Niderlandów: Władza Homologacyjna Królestwa Niderlandów (RDW) realizuje zadania wynikające m.in. z zakresu dopuszczenia do użytku pojazdów i ich części, wykonywania czynności nadzorczych i kontrolnych przez monitorowanie stanu technicznego pojazdów (w tym przez dokonywanie akredytacji dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów) lub wydawanie odpowiednich dokumentów dla pojazdu lub właścicieli. Jest również organem właściwym do spraw wykonywania umowy *L' Accord européen relatif au transport international des marchandises*

Dangereuses par Route (ADR), tj. przewozu towarów niebezpiecznych, w ruchu drogowym. System RDW, będący urzeczywistnieniem regulacji zawartych w dyrektywie 2014/45/UE, finansowany jest m.in. z opłat pobieranych od każdego badania technicznego pojazdu w wysokości 4 euro.

Finlandia: W Finlandii obie funkcje tj. właściwej władzy w sprawie badania zdatności drogowej i organu nadzoru pełni Fińska Agencja Transportowa (TRAFI). Działalność obejmująca nadzór nad SKP, finansowana jest stałą opłatą wnoszoną przez stację kontroli pojazdów 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 ds. badań technicznych pojazdów jest Minister Spraw Wewnętrznych, który uprawniał podmiot „*Chorwackie Centrum Pojazdów*” do wykonywania badań technicznych. Podmiot ten posiada sieć SKP. Nadzór nad jakością badań sprawuje Automobil Klub Chorwacji. Nadzór nad działalnością obu instytucji sprawuje Minister Spraw Wewnętrznych. Działalność nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, finansowana jest stałą opłatą będącą częścią należności za badanie techniczne.

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Użytkownicy pojazdów	19 mln	SAMAR	Bezpośrednie/Oddziaływanie związane z przeprowadzaniem okresowych badań technicznych – aktualna cena za badanie techniczne uiszczana przez właściciela pojazdu zostanie powiększona o kwotę przeznaczoną na funkcjonowanie systemu nadzoru nad badaniami technicznymi (na takiej samej zasadzie jak uiszczanie opłaty ewidencyjnej przeznaczonej na CEPIK 2.0). Rozporządzenie określa możliwe sposoby uiszczania opłaty jakościowej przez użytkowników pojazdów.
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Bezpośrednie – ewidencjonowanie i odprowadzanie opłaty jakościowej oraz pobieranie, ewidencjonowanie i odprowadzanie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie i przekazywanie miesięcznych sprawozdań.
Transportowy Dozór Techniczny	1	-	Bezpośrednie

Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
Transportowy Dozór Techniczny													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
Transportowy Dozór Techniczny													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
Transportowy Dozór Techniczny													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projektowana regulacja nie będzie rodziła skutków finansowych dla sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.											
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.)	Użytkownicy pojazdów poddający pojazdy badaniu technicznemu												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-											
Niemierzalne													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie rozporządzenia po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wysokości opłaty jakościowej

Na podstawie art. 84 ust. 23 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wysokość opłaty przeznaczonej na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych wynosi 3,50 zł.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłaty jakościowej jest realizacją upoważnienia zawartego w art. 84 ust. 23 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) dodanego ustawą z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...). W rozporządzeniu tym uregulowana została kwestia wysokości opłaty na zapewnienie funkcjonowania systemu wysokiej jakości badań technicznych pojazdów, zwanej dalej „opłatą jakościową”.

Wysokość opłaty jakościowej będzie uzależniona od dokonanej przez Ministerstwo Infrastruktury analizy danych na temat rzeczywistej liczby badań technicznych wykonanych po terminie, czyli po 45 dniach od wyznaczonej daty kolejnego badania technicznego pojazdu. Należy zaznaczyć, że obecnie brak jest wiarygodnych danych określających rzeczywistą liczbę takich badań technicznych. Zakłada się dodatkowo, że wprowadzenie przepisów sanacyjnych znacząco wpłynie na zmniejszenie realnej liczby badań wykonywanych po terminie. Dopiero rzeczywiste dane uzyskane przez Ministerstwo Infrastruktury w pierwszym roku obowiązywania przepisów pozwolą na określenie właściwej wysokości omawianej opłaty.

Należy podkreślić, że maksymalna wysokość opłaty została określona w przepisach ustawy na poziomie nieprzekraczającym 3,5 zł.

Wysokość opłaty jakościowej będzie uzależniona od wysokości środków finansowych uzyskanych z badań technicznych po terminie i będzie uwzględniała konieczność zapewnienia wykonywanych nowych zadań określonych w ww. ustawie o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustaw. Jeżeli szacowana obecnie wysoka liczba badań technicznych wykonywanych po terminie zostanie potwierdzona, wysokość opłaty jakościowej ponoszonej przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów będzie określona na poziomie minimalnym, pokrywającym koszty realizacji znowelizowanych przepisów.

Prace nad przepisami niniejszego rozporządzenia stanowią konsekwencję projektowanej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa nowelizacja implementuje do krajowego porządku prawnego 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). Główne zagadnienia wymagające transpozycji i uregulowania w polskim prawie dotyczą przede wszystkim wyznaczenia organu właściwego odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce, stworzenia spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów (SKP), mającego na celu zapewnienie wysokiego poziomu jakości przeprowadzanych badań technicznych co przekłada się w sposób bezpośredni na bezpieczeństwo 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.

Dlatego, dla zapewnienia realizacji wymaganych przez unijny akt prawny zadań oraz dla zagwarantowania stałego źródła finansowania funkcjonowania nadzoru nad systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych, zasadne było stworzenie opłaty jakościowej.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw zakłada, że opłata jakościowa będzie pobierana od badań technicznych przeprowadzanych od 1 stycznia 2020 r. Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów będą mieli wystarczający okres czasu na dostosowanie się do nowych przepisów wprowadzających opłatę jakościową.

Przedkładany projekt rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

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

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów zostanie udostępniony na stronach urzędowego biuletynu teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłaty jakościowej</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 Michał Krasowski, michal.krasowski@mi.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MI, tel. 22 630-17-33</p>	<p>Data sporządzenia 10 października 2018 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury -----</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia reguluje kwestię wysokości opłaty przeznaczonej na zapewnienie wysokiej jakości badań technicznych pojazdów, zwanej „opłatą jakościową”.

Prace nad przepisami niniejszego rozporządzenia stanowią konsekwencję projektowanej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa nowelizacja implementuje do krajowego porządku prawnego 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). Główne zagadnienia wymagające transpozycji i uregulowania w polskim prawie dotyczą przede wszystkim wyznaczenia organu właściwego odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce, 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.

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

Sprawowanie rzetelnego i kompletnego nadzoru nad tak obszerną dziedziną, jaką są badania techniczne, rodzi konsekwencje w postaci kosztów, które w znacznej mierze podyktowane są brzmieniem implementowanej dyrektywy 2014/45/UE. Dla przykładu koszty takie stanowiąć będzie pokrycie kosztów najmu lokali stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez Dyrektora TDT, przeprowadzanie licznych re-kontroli, co spowoduje konieczność zwiększenia liczby pracowników zatrudnionych w TDT, wprowadzenie nowego modelu kontroli – kontroli-ad hoc.

Dlatego, dla zapewnienia realizacji wymaganych przez unijny akt prawny zadań oraz dla zagwarantowania stałego źródła finansowania funkcjonowania nadzoru nad systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych, zasadne było stworzenie opłaty jakościowej, w tym także wskazania opłaty we właściwej wysokości przeznaczonej na ten cel.

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

Królestwo Niderlandów: Władza Homologacyjna Królestwa Niderlandów (RDW) realizuje zadania wynikające m.in. z zakresu dopuszczenia do użytku pojazdów i ich części, wykonywania czynności nadzorczych i kontrolnych przez monitorowanie stanu technicznego pojazdów (w tym przez dokonywanie akredytacji dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów) lub wydawanie odpowiednich dokumentów dla pojazdu lub właścicieli. Jest również organem właściwym do spraw wykonywania umowy *L' Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route* (ADR), tj. przewozu towarów niebezpiecznych, w ruchu drogowym. System RDW, będący urzeczywistnieniem regulacji zawartych w dyrektywie 2014/45/UE, finansowany jest m.in. z opłat pobieranych od każdego badania technicznego pojazdu w wysokości 4 euro.

Finlandia: W Finlandii obie funkcje tj. właściwej władzy w sprawie badania zdatności drogowej i organu nadzoru pełni Fińska Agencja Transportowa (TRAFI). Działalność obejmująca nadzór nad SKP, finansowana jest stałą opłatą wnoszoną przez stację kontroli pojazdów 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 ds. badań technicznych pojazdów jest Minister Spraw Wewnętrznych, który uprawniał podmiot „*Chorwackie Centrum Pojazdów*” do wykonywania badań technicznych. Podmiot ten posiada sieć SKP. Nadzór nad jakością badań sprawuje Automobil Klub Chorwacji. Nadzór nad działalnością obu instytucji sprawuje Minister Spraw Wewnętrznych. Działalność nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, finansowana jest stałą opłatą

będącą częścią należności za badanie techniczne.

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Odprowadzanie z opłaty za badanie techniczne opłaty jakościowej
Transportowy Dozór Techniczny	1	-	Bezpośrednie

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

Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – Laboratorium Badawcze w Kłodzku,
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. N.S.Z.Z. Kierowców i Pracowników Zaplecza Technicznego Motoryzacji,
19. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
20. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
21. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
22. Związek Dilerów Samochodów,
23. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego,
24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
25. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
26. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
27. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
28. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR,
29. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
30. Stowarzyszenie Doradców ds. Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych Koleją,
31. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa,
32. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.
33. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal,
34. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
35. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
36. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
37. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),
38. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
39. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu,
40. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie,
41. TÜV Rheinland Polska,

42. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska,
43. Uniwersytet Warmiński – Mazurski w Olsztynie,
44. Instytut Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach,
45. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
46. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu).
47. Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie;
48. Rada Dialogu Społecznego.

Projekt rozporządzenia będzie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(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													
budżet państwa													
JST													
Transportowy Dozór Techniczny													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
Transportowy Dozór Techniczny													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
Transportowy Dozór Techniczny													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie rodziła skutków finansowych dla sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.												

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.)	Użytkownicy pojazdów poddający pojazdy badaniu technicznemu								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	-	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-							

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie rozporządzenia – z dniem 1 stycznia 2020 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie szczegółowych wymagań dla stacji kontroli oraz infrastruktury innej niż
stacja kontroli pojazdów, w których są przeprowadzane badania techniczne**²⁾

Na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 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.

Rozdział 2

Wymagania ogólne dla stacji kontroli pojazdów

§ 2. 1. Stacja kontroli pojazdów powinna być oznaczona na zewnątrz, w miejscu widocznym, szyldem barwy niebieskiej z białymi napisami, zawierającym co najmniej: kod rozpoznawczy, określenie rodzaju i godziny otwarcia stacji kontroli pojazdów.

2. Jeżeli stacja kontroli pojazdów znajduje się na zamkniętym terenie, to dojazd do niej powinien być oznaczony w sposób widoczny.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51).

§ 3. Stacja kontroli pojazdów powinna posiadać:

- 1) co najmniej jedno stanowisko kontrolne do wykonywania badań technicznych pojazdów, zwane dalej „stanowiskiem kontrolnym”;
- 2) co najmniej jedno stanowisko do pomiarów akustycznych, zwane dalej „stanowiskiem zewnętrznym”, mieszczące się na zewnątrz budynku stacji kontroli pojazdów;
- 3) możliwość wykonania badania minimalnego pola widzenia w lusterku zewnętrznym pojazdu z kierownicą umieszczoną po prawej stronie.

§ 4. Jeżeli stacja kontroli pojazdów stanowi część podmiotu prowadzącego także inną działalność i nie znajduje się w odrębnym pomieszczeniu, to powinna być na całej długości stanowiska kontrolnego oddzielona do sufitu trwałą ścianą działową. W przypadku stacji znajdującej się w pomieszczeniu wyższym niż określona w § 10 ust. 7, wysokość trwałej ściany działowej powinna wynosić co najmniej 2,5 m.

§ 5. Wjazd i wyjazd ze stanowiska kontrolnego powinien zapewniać możliwość przejazdu wszystkich rodzajów pojazdów badanych przez stację kontroli pojazdów, mieć nawierzchnię bitumiczną, betonową, kostkową, klinkierową, z płyt betonowych lub kamienno-betonowych, wykonaną na długości co najmniej:

- 1) 3 m – dla podstawowych stacji kontroli pojazdów;
- 2) 6 m – dla okręgowych stacji kontroli pojazdów.

§ 6. Diagnosta wykonujący badania techniczne pojazdów powinien posiadać identyfikator osobisty zawierający co najmniej imię i nazwisko, zdjęcie, kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów oraz numer uprawnienia diagnosty.

§ 7. 1. Na stacji kontroli pojazdów powinny znajdować się:

- 1) instrukcje obsługi urządzeń i przyrządów stanowiących wyposażenie stacji, sporządzone w języku polskim;
- 2) informacje dotyczące kryteriów oceny badanych pojazdów;
- 3) obowiązujące przepisy prawne określające wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów, zgodnie z zakresem przeprowadzanych przez daną stację badań, według wykazu określonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 4) kopia dokumentu państwowego nadzoru budowlanego w sprawie pozwolenia na użytkowanie obiektu budowlanego, o której mowa w ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202, 1276, 1496 i 1669).

2. Dokumenty oraz pieczętki związane z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów powinny być zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych.

Rozdział 3

Stanowisko kontrolne

§ 8. 1. Stanowisko kontrolne powinno znajdować się w pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów, którego wymiary i bramy: wjazdowa i wyjazdowa, z uwzględnieniem wymagań określonych w § 10, powinny być dostosowane do wielkości badanych pojazdów oraz przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.

2. Stanowisko kontrolne, z zastrzeżeniem ust. 3, powinno znajdować się w pomieszczeniu przelotowym zapewniającym jeden kierunek ruchu pojazdu.

3. Stanowisko kontrolne może znajdować się w pomieszczeniu nieprzelotowym wyłącznie na podstawowej stacji kontroli pojazdów, która nie przeprowadza badań technicznych przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t.

4. Stanowisko kontrolne składa się z:

- 1) poziomej powierzchni przeznaczonej bezpośrednio do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, zwanej dalej „ławą pomiarową”;
- 2) powierzchni roboczej;
- 3) powierzchni pomocniczej mieszczącej urządzenia i przyrządy;
- 4) kanału przeglądowego lub urządzenia do podnoszenia całego pojazdu;
- 5) wyposażenia kontrolno-pomiarowego;
- 6) wyposażenia technologicznego.

5. Na stanowisku kontrolnym wyposażonym w podnośnik całopojazdowy przeprowadzane są badania techniczne pojazdów z wyłączeniem przyczep przeznaczonych do łączenia z tymi pojazdami.

6. Jeżeli stanowisko kontrolne jest wyposażone w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu, to powinno ono być wyposażone także w urządzenie do podnoszenia osi pojazdu, o którym mowa w § 13 ust. 4 pkt 3.

§ 9. Podłoga i ściany stanowiska kontrolnego do wysokości co najmniej 1,8 m, nawierzchnia i ściany kanału przeglądowego oraz nawierzchnia ław pomiarowych powinny być łatwo zmywalne.

§ 10. 1. Długość stanowiska kontrolnego mierzona na całej szerokości ławy pomiarowej powinna być większa niż długość:

- 1) kanału przeglądowego, o której mowa w § 13 ust. 1 pkt 1, o co najmniej 2 m albo
- 2) urządzenia do podnoszenia całego pojazdu, o co najmniej 1,5 m.

Jeżeli sposób wykonywania badań technicznych pojazdów, wynikający z rozmieszczenia urządzeń i przyrządów, wymaga większej długości, stanowisko kontrolne powinno być odpowiednio dłuższe.

2. Szerokość stanowiska kontrolnego mierzona na całej długości ławy pomiarowej bez powierzchni pomocniczych nie powinna być mniejsza niż wymagana szerokość ławy pomiarowej powiększona o szerokość powierzchni roboczych.

3. Po obu stronach ławy pomiarowej lub urządzenia do podnoszenia całego pojazdu powinna znajdować się powierzchnia robocza o szerokości co najmniej 0,7 m. Na powierzchni roboczej nie mogą być zamontowane na stałe urządzenia i przyrządy oraz nie mogą znajdować się elementy konstrukcji budowlanych. Dopuszcza się, aby na powierzchni roboczej znajdowały się dodatkowe kanały do wykonywania badań technicznych lub zamontowane były elementy składowe urządzeń i przyrządów, jeżeli jest to wymagane ze względu na ich konstrukcję lub technologię wykonywania badań.

4. W przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu rozstaw krawędzi zewnętrznych powierzchni roboczych powinien być nie mniejszy niż:

- 1) 3,8 m – dla podstawowej stacji kontroli pojazdów;
- 2) 4,2 m – dla okręgowej stacji kontroli pojazdów.

5. Powierzchnia pomocnicza stanowi pozostałą część stanowiska kontrolnego i jej łączna szerokość na całej długości kanału przeglądowego lub urządzenia do podnoszenia całego pojazdu, wynosząca co najmniej 1 m powinna umożliwiać rozmieszczenie urządzeń i przyrządów.

6. Powierzchnia pomocnicza może stanowić wspólną część sąsiednich nieoddzielonych ścianą stanowisk kontrolnych znajdujących się w jednym pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów.

7. Wysokość pomieszczenia, w którym znajduje się stanowisko kontrolne, w obszarze wyznaczonym wzdłuż osi tego stanowiska na szerokości co najmniej 3 m:

- 1) dla podstawowych stacji kontroli pojazdów nie powinna być mniejsza niż:
 - a) 3,3 m – w przypadku stanowiska kontrolnego wyposażonego w kanał przeglądowy,

- b) 4,6 m – w przypadku stanowiska kontrolnego wyposażonego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu w miejscu przewidzianym do podnoszenia całego pojazdu, a poza tym miejscem wysokość nie powinna być mniejsza niż 3,3 m;
- 2) dla okręgowych stacji kontroli pojazdów nie powinna być mniejsza niż:
 - a) 4,2 m – w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w kanał przeglądowy,
 - b) 5,7 m – w przypadku wyposażenia stanowiska kontrolnego w urządzenie do podnoszenia całego pojazdu.

Wysokość pomieszczenia powinna być mierzona od płaszczyzny podłogi, na której ustawiony jest badany pojazd do najniższej położonego elementu ograniczającego wysokość podnoszenia.

8. Wymiary bramy wjazdowej i wyjazdowej stanowiska kontrolnego nie powinny być mniejsze niż:

- 1) 4,1 m – wysokość bramy; przy czym dopuszcza się wysokość 3,1 m dla podstawowych stacji kontroli pojazdów;
- 2) 3,4 m – szerokość bramy.

§ 11. 1. Na stanowisku kontrolnym powinna znajdować się wyznaczona w sposób trwały ława pomiarowa, spełniająca następujące wymagania:

- 1) szerokość ław mierzona między krawędziami zewnętrznymi nie powinna być mniejsza niż:
 - a) 2,4 m – dla podstawowych stacji kontroli pojazdów,
 - b) 2,8 m – dla okręgowych stacji kontroli pojazdów– przy czym rozstaw krawędzi wewnętrznych powinien odpowiadać szerokości kanału przeglądowego, o której mowa w § 13 ust. 1 pkt 2;
- 2) długość ław nie powinna być mniejsza niż:
 - a) 5,0 m – dla podstawowych stacji kontroli pojazdów,
 - b) 8,0 m – dla okręgowych stacji kontroli pojazdów– przy czym powinna zapewniać możliwość ustawienia na nich wszystkimi kołami każdego badanego pojazdu oraz umieszczania przed jego przednimi światłami przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości światła pojazdu.

2. Nawierzchnia ław pomiarowych powinna być:

- 1) pozioma, przy czym dopuszczalne odchylenie od poziomu nie powinno przekraczać:
 - a) 3 mm/m – w odniesieniu do podstawowej stacji kontroli pojazdów,

b) 4 mm/m – w odniesieniu do okręgowej stacji kontroli pojazdów

– odchylenie od poziomu powinno być zbadane na całej długości ławy pomiarowej oraz odpowiednio na szerokości pomiędzy krawędziami zewnętrznymi i wewnętrznymi każdej ze stron ławy pomiarowej i nie powinno przekraczać wartości wyznaczonych proporcjonalnie, o których mowa w lit. a albo b;

2) odporna na ścieranie na szerokości czynnej rolek urządzenia rolkowego do kontroli działania hamulców.

3. Urządzenie do podnoszenia całego pojazdu może stanowić część ławy pomiarowej albo powierzchni roboczej, o ile odpowiada wymaganiom, o których mowa w ust. 2.

§ 12. Infrastruktura inna niż stacja kontroli pojazdów, w której mogą być wykonywane badania ciągników rolniczych i przyczep rolniczych, powinna spełniać następujące wymagania:

- 1) powinno być miejsce o powierzchni poziomej i utwardzonej o nawierzchni bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej, z płyt betonowych lub kamienno-betonowych o wymiarach umożliwiającym przeprowadzenie badania technicznego;
- 2) miejsce, o którym mowa w pkt 1, nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również innych osób znajdujących się w obszarze wykonywania badania.

§ 13. 1. Kanał przeglądowy powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) długość mierzona na poziomie ławy pomiarowej pomniejszona o długość schodów, o ile znajdują się na końcu lub początku kanału, nie powinna być mniejsza niż:
 - a) 6 m – dla podstawowych stacji kontroli pojazdów,
 - b) 18 m – dla okręgowych stacji kontroli pojazdów;
- 2) szerokość mierzona na poziomie ławy pomiarowej powinna mieścić się w granicach:
 - a) od 0,6 m do 0,9 m – dla podstawowych stacji kontroli pojazdów,
 - b) od 0,7 m do 1 m – dla okręgowych stacji kontroli pojazdów;
- 3) głębokość powinna wynosić od 1,3 m do 1,8 m.

2. Wewnątrz kanału przeglądowego powinny znajdować się przesuwne platformy lub stałe boczne stopnie umożliwiające diagnoście zajęcie pozycji podwyższonej.

3. Kanał przeglądowy powinien posiadać odprowadzenie ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej oraz mieć zapewnioną wentylację nawiewną – nawiew czołowy lub boczny przy kanale o długości 6 m, nawiewy boczne – przy kanałach dłuższych.

4. Kanał przeglądowy powinien być wyposażony w:

- 1) oświetlenie, zapewniające światło:
 - a) możliwie rozproszone, oświetlające miejsce pracy,
 - b) skupione o bezpiecznym napięciu zasilania, kierowane w razie potrzeby na elementy pojazdu;
- 2) półki wewnętrzne na narzędzia i klucze;
- 3) urządzenie do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu co najmniej:
 - a) 20 kN – w odniesieniu do podstawowych stacji kontroli pojazdów,
 - b) 115 kN – w odniesieniu do okręgowych stacji kontroli pojazdów.

5. Projekt założeń konstrukcyjno-budowlanych kanału przeglądowego powinien uwzględniać możliwość przeciążenia obrzeża lub odpowiednio podłogi kanału ciężarem przekraczającym o 25% nominalny udźwig urządzenia do podnoszenia osi pojazdu na tym kanale.

§ 14. 1. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe stanowiska kontrolnego w stacji kontroli pojazdów obejmuje następujące urządzenia i przyrządy:

- 1) urządzenie rolkowe lub urządzenie płytowe (najazdowe) do kontroli działania hamulców;
- 2) urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu;
- 3) przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu;
- 4) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu;
- 5) przyrząd do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła;
- 6) miernik poziomego dźwięku;
- 7) dymomierz;
- 8) przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa;
- 9) przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy w stacji kontroli pojazdów, która przeprowadza badania techniczne przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami;
- 10) urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnymi pojazdu;
- 11) czytnik informacji diagnostycznych do układu OBD II/EOBD;
- 12) analizator spalin samochodowych;
- 13) opóźniomierz do kontroli działania hamulców;
- 14) zestaw narzędzi monterskich;

- 15) podstawowy zestaw przyrządów mierniczych ogólnego przeznaczenia, zawierający co najmniej:
 - a) stalową taśmę mierniczą o długości 10 m,
 - b) suwmiarkę z głębokościomierzem,
 - c) kątomierz,
 - d) wyposażenie umożliwiające uzyskanie ciśnienia powietrza o wartość 0,01 MPa, wraz z manometrem pozwalającym na odczyt danej wartości;
- 16) przyrząd do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu;
- 17) elektroniczny detektor gazów do kontroli szczelności instalacji gazowej;
- 18) urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t;
- 19) komplet kluczy dynamometrycznych w zakresie:
 - a) od 20 do 200 Nm dla podstawowych stacji kontroli pojazdów,
 - b) od 20 do 400 Nm dla okręgowych stacji kontroli pojazdów;
- 20) sprawdzian do oceny stanu technicznego urządzenia sprzęgającego ciągnika siodłowego;
- 21) urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi w okręgowej stacji kontroli pojazdów.

2. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe, o którym mowa w art. 86a ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym:

- 1) przenośny komputer wraz z drukarką;
- 2) przenośny podnośnik osi o udźwigu 115 kN lub urządzenie do wykrywania luzów w układzie zawieszenia – wykonane w wersji mobilnej;
- 3) opóźnieniomierz do kontroli działania hamulców;
- 4) miernik poziomu dźwięku;
- 5) przyrząd do kontroli złącza elektrycznego – pojazd-przyczepa;
- 6) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu wykonany w wersji mobilnej, pozwalający na wykonanie pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu poza ławą pomiarową stanowiska kontrolnego stacji kontroli pojazdów;
- 7) przyrząd do pomiaru ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu;
- 8) dymomierz.

3. Stanowisko kontrolne w stacji kontroli pojazdów może być dodatkowo wyposażone w inne urządzenia i przyrządy wykorzystywane do przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

4. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe może być wspólne dla kilku stanowisk kontrolnych jednej stacji kontroli pojazdów, o ile istnieje możliwość wykonania badania technicznego pojazdu.

5. Wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz inne wyposażenie stacji kontroli pojazdów, określone w tabeli stanowiącej załącznik nr 2 do rozporządzenia, może być wykorzystywane do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, jeżeli zostało poddane ocenie zgodności, a także posiada oznakowanie CE, jeżeli jest ono wymagane przepisami o systemie oceny zgodności.

6. Wyposażenie wymienione w lp. 2, 3, 5–7, 9–15 i 17 tabeli, o której mowa w ust. 5, może być wykorzystywane w stacji kontroli pojazdów, jeżeli spełnia dodatkowe wymagania, określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

7. Wyposażenie wymienione w lp. 2, 3, 5, 6, 7, 9, 13, 15 i 17 tabeli, o której mowa w ust. 5, wykorzystywane w stacji kontroli pojazdów podlega co dwa lata kalibracji wykonywanej przez producenta, upoważnionego przedstawiciela producenta lub podmiot, który potwierdził swoje kompetencje w zakresie kalibracji wyposażenia, o którym mowa w ust. 1, w jednostce akredytowanej w polskim systemie akredytacji podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu w zakresie badań wykonywanych na potrzeby wydania dokumentu, o którym mowa w ust. 8.

8. Potwierdzeniem spełnienia dodatkowych wymagań, o których mowa w ust. 6, jest dokument wydany przez jednostkę certyfikującą na podstawie przeprowadzonych badań przez jednostkę badawczą. Obie jednostki, certyfikująca i badawcza, powinny być akredytowane w polskim systemie akredytacji w zakresie dopuszczenia wyposażenia kontrolno-pomiarowego stanowiska kontrolnego w stacji kontroli pojazdów i podległe ministrowi właściwemu do spraw transportu w zakresie warunków dopuszczenia urządzeń kontroli stanu technicznego pojazdów.

9. Wyposażenie, o którym mowa w ust. 6, powinno być wprowadzone do obrotu lub oddane do użytku w okresie ważności certyfikacji przez posiadacza certyfikacji lub jego upoważnionego przedstawiciela lub powinno być bezpośrednio oceniane przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu.

10. Wyposażenie wymienione w tabeli, o której mowa w ust. 5, z wyjątkiem urządzeń i przyrządów, które podlegają okresowej kontroli metrologicznej, okresowemu badaniu

przeprowadzanemu przez właściwy organ dozoru technicznego lub kalibracji, podlega okresowej kontroli eksploatacyjnej, wykonywanej co 12 miesięcy.

11. W stacji kontroli pojazdów do użytkowanego wyposażenia kontrolno-pomiarowego, w tym wyposażenia, o którym mowa w ust. 3, powinny, o ile dotyczy, być dołączone:

- 1) deklaracja zgodności CE sporządzona w języku polskim, dopuszcza się posiadanie deklaracji zgodności w innym języku wraz z jej tłumaczeniem na język polski;
- 2) dokument, o którym mowa w ust. 9 albo dokument potwierdzający udzielenie certyfikacji na wyposażenie, przypisany do użytkowanego przyrządu lub urządzenia, a w przypadku jeżeli dokument ten dotyczy typu przyrządu lub urządzenia;
- 3) dokumentacja okresowej kontroli eksploatacyjnej;
- 4) dokument potwierdzający przeprowadzenie kalibracji;
- 5) dokument dozoru technicznego;
- 6) dokument z okresowej kontroli metrologicznej;
- 7) instrukcja w języku polskim.

§ 15. Wyposażenie technologiczne stanowiska kontrolnego powinno obejmować co najmniej:

- 1) ogólne oświetlenie elektryczne oraz punkty odbioru energii elektrycznej o napięciu zapewniającym prawidłowe działanie urządzeń i przyrządów na stanowisku kontrolnym i napięciu bezpiecznym, z możliwością poboru mocy wystarczającej do zasilania eksploatowanych urządzeń i przyrządów;
- 2) instalację sprężonego powietrza o ciśnieniu roboczym co najmniej 0,6 MPa, z uwzględnieniem ciśnienia roboczego wymaganego do prawidłowego działania urządzeń i przyrządów stanowiska kontrolnego;
- 3) odpływ ścieków do studzienki bezodpływowej lub do instalacji technologicznej;
- 4) wentylację naturalną oraz mechaniczną nawiewno-wywiewną, zapewniającą dodatkową awaryjną wymianę powietrza uruchamianą ręcznie; stanowisko kontrolne powinno być ponadto wyposażone w alarmowy czujnik niedopuszczalnego poziomu stężenia tlenu węgla, który automatycznie uruchamia tryb awaryjny wentylacji nawiewno-wywiewnej na stanowisku kontrolnym oraz nawiewnej w kanale przeglądowym;
- 5) indywidualne wyciągi spalin o wydajności dostosowanej do rodzajów badanych przez stację pojazdów, wyposażone w końcówki umożliwiające podłączenie do każdego badanego przez stację kontroli pojazdów rodzaju pojazdu, umożliwiające odprowadzenie spalin podczas wykonywania badania technicznego;
- 6) ogrzewanie pomieszczenia;

7) alarmowy czujnik nadmiernego stężenia LPG i CNG.

§ 16. Na stacji kontroli pojazdów powinna być umieszczona w widocznym miejscu co najmniej:

- 1) kopia zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów;
- 2) tabela opłat za badania techniczne pojazdów, o której mowa w przepisach w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 3) wykaz czynności kontrolnych oraz metody i kryteria oceny stanu technicznego pojazdu podczas przeprowadzania badania technicznego, o którym mowa w przepisach w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach;
- 4) wykaz diagnostów przeprowadzających badania techniczne pojazdów.

Rozdział 4

Stanowisko zewnętrzne

§ 17. 1. Stanowisko zewnętrzne powinno znajdować się na zewnątrz budynku stacji kontroli pojazdów i być oznaczone liniami w sposób trwały.

2. Wymiary stanowiska zewnętrznego nie powinny być mniejsze niż:

- 1) 8,5 m x 10,5 m – dla podstawowej stacji kontroli pojazdów;
- 2) 8,5 m x 16,5 m – dla okręgowej stacji kontroli pojazdów.

3. Stanowisko zewnętrzne powinna mieć nawierzchnię bitumiczną, betonową, kostkową, klinkierową, z płyt betonowych lub kamienno-betonowych.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 18. Do przeprowadzania badań technicznych pojazdów można wykorzystywać wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz inne wyposażenie znajdujące się na wyposażeniu stacji kontroli pojazdów i dopuszczone do użytkowania na podstawie dotychczasowych przepisów, jeżeli gwarantują wykonywanie badań technicznych pojazdu zgodnie z przepisami w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach.

§ 19. Do stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania techniczne pojazdów przed 25 marca 2006 r. nie stosuje się przepisów § 7 ust. 1 pkt 4 oraz § 13 ust. 5.

§ 20. Dodatkowe wymagania określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia dla przyrządów o których mowa w pkt 1, 2, 3, 7, 9–15 stosuje się dla nowo otwieranych stacji kontroli pojazdów po 24 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia oraz istniejących stacji kontroli pojazdów w dniu wejścia w życie niniejszych przepisów od dnia 1 stycznia 2023 r.

§ 21. Do stacji kontroli pojazdów, działających przed dniem wejścia w życie rozporządzenia w zakresie certyfikatu, o którym mowa w § 14 ust. 11 pkt 2, stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 22. Przepis § 5 w zakresie wymagań dla wyjazdu ze stanowiska kontrolnego stosuje się od dnia 1 stycznia 2020 r.

§ 23. Przepis § 8 ust. 3 stosuje się od dnia 1 stycznia 2020 r. do stacji kontroli pojazdów rozpoczynających działalność po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Do stacji kontroli pojazdów działających przed dniem 1 stycznia 2020 r. stosuje się przepisy dotychczasowe

§ 24. Wyposażenie, o którym mowa w § 14 ust. 1 pkt 21, jest wymagane dla okręgowej stacji kontroli pojazdów od dnia 1 stycznia 2023 r.

§ 25. Przepis § 14 ust. 11 pkt 2 stosuje się od dnia 1 stycznia 2022 r.

§ 26. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. poz. 275), które traci moc z dniem ... w związku z wejściem w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

**WYKAZ OBOWIĄZKOWYCH PRZEPISÓW PRAWNYCH OKREŚLAJĄCYCH
WYMAGANIA DOTYCZĄCE WARUNKÓW TECHNICZNYCH I BADAŃ
TECHNICZNYCH POJAZDÓW*)**

- 1) ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;
- 2) ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług;
- 3) przepisy w sprawie:
 - warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia,
 - wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów, przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych,
 - przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,
 - szczegółowego sposobu i trybu nadawania i umieszczania w pojazdach numerów nadwozia, podwozia lub ramy, wzoru tabliczki znamionowej zastępczej oraz opłaty z tym związanej.
 - badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania;
- 4) umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r., wraz z załącznikami.

*) Przepisy określające wymagania dotyczące warunków technicznych i badań technicznych pojazdów zgodnie z zakresem przeprowadzanych badań stacja kontroli pojazdów powinna posiadać w postaci zbiorów Dzienników Ustaw, ich kopii lub elektronicznych wersji.

TABELA WYPOSAŻENIA KONTROLNO-POMIAROWEGO ORAZ INNEGO
WYPOSAŻENIA STACJI KONTROLI POJAZDÓW WYKORZYSTYWANEGO DO
PRZEPROWADZANIA BADAŃ TECHNICZNYCH POJAZDÓW

Lp.	Nazwa przyrządu lub urządzenia
1	Urządzenie do podnoszenia: a) całego pojazdu, b) osi pojazdu
2	Urządzenie do kontroli działania hamulców: a) urządzenia rolkowe, b) urządzenia płytowe (najazdowe), c) opóźniomierze
3	Urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu
4	Przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu pojazdu
5	Przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł pojazdu
6	Miernik poziomu dźwięku
7	Dymomierz
8	Przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd-przyczepa
9	Przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy
10	Urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu
11	Analizator spalin samochodowych
12	Przyrząd do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu
13	Urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t
14	Czytnik informacji diagnostycznych do układu OBD II/EOBD
15	Przyrząd do pomiaru współczynnika przepuszczalności światła w szybach pojazdu
16	Elektroniczny detektor gazów do kontroli szczelności instalacji gazowej
17	Urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi w stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t

Objaśnienie:

OBD II/EOBD – pokładowy system diagnostyczny do kontroli emisji spalin.

DODATKOWE WYMAGANIA DLA NIEKTÓRYCH PRZYRZĄDÓW I URZĄDZEŃ STOSOWANYCH NA STACJI KONTROLI POJAZDÓW

1. Urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców¹⁾

1.1. Konstrukcja

1.1.1. Urządzenie powinno:

- a) składać się co najmniej z poniższych zespołów:
 - jednostki sterująco-wskaźnikowej,
 - dwóch niezależnie funkcjonujących zestawów rolek napędowych do pomiaru siły hamowania lub jednego zestawu dla urządzeń do kontroli hamulców motorowerów dwukołowych i motocykli dwukołowych,
 - miernika nacisku na pedał / dźwignię hamulca,
 - miernika ciśnienia powietrza w pneumatycznych układach hamulcowych; nie dotyczy urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
- b) zapewniać pomiar sił hamowania jednocześnie obu kół i osobno dla każdego koła tej samej osi,
- c) zapewniać pomiar sił hamowania jednocześnie z pomiarem nacisku na pedał / dźwignię hamulca lub ciśnienia powietrza w pneumatycznym układzie hamulcowym, w zależności od przeznaczenia urządzenia,
- d) zapewniać rejestrację zależności sił hamowania od nacisku na pedał hamulca lub od ciśnienia w siłownikach pneumatycznego układu hamulcowego,
- e) być wyposażone w wyłącznik awaryjnego wyłączenia napędu rolek z przyciskiem STOP, umieszczonym w widocznym i łatwo dostępnym miejscu.

1.1.2. Zestawy rolek napędowych powinny:

- a) być zabezpieczone przed włączeniem się napędu rolek tego zestawu, na którego rolkach nie stoi koło badanego pojazdu,
- b) być wyposażone w układ automatycznego wyłączenia napędu rolek po przekroczeniu nica wartości poślizgu koła pojazdu²⁾ na rolkach $27 \pm 3\%$,
- c) być wytrzymałe na nacisk koła badanego pojazdu wg danych producenta urządzenia, jednak nie mniejszy niż:
 - 5 kN – dla urządzeń do kontroli hamulców motorowerów i motocykli,
 - 10 kN – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 57,5 kN – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc ponad 3,5 t oraz pojazdów o dmc do i ponad 3,5 t.d) być zabezpieczone antykorozyjnie, w tym przed działaniem płynów eksploatacyjnych, stosowanych w pojazdach.

1.1.3. Jednostka sterująco-wskaźnikowa powinna:

- a) umożliwiać ręczne uruchamianie napędu niezależnie każdego zestawu rolek napędowych,

¹⁾ W wymaganiach uwzględniono postanowienia normy ISO 21069-1:2004 Road vehicles -- Test of braking systems on vehicles with a maximum authorized total mass of over 3,5 t using a roller brake tester -- Part 1: Pneumatic braking systems.

²⁾ Różnica prędkości obwodowych rolki napędowej i hamowanego koła i wyrażona w procentach prędkości obwodowej rolki napędowej.

- b) zapewniać zatrzymanie rolek napędowych obu zestawów ręcznie przez operatora oraz automatycznie w przypadku wyjechania kół badanego pojazdu z rolek urządzenia,
 - c) wskazywać siły hamowania osobno dla każdego koła tej samej osi; jeżeli jest wyposażona we wskaźniki analogowe, to średnica skali nie powinna być mniejsza niż 280 mm,
 - d) zatrzymywać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru,
 - e) być wyposażona we wskaźnik włączenia trybu sterowania automatycznego, jeśli urządzenie ma możliwość pracy w tym trybie, przy czym napęd rolek w tym trybie może się włączyć automatycznie nie wcześniej niż 3 sekundy po wjechaniu kół pojazdu na rolki napędowe,
 - f) zapewniać kontrolę działania hamulców i ocenę, jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość działania hamulców, zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,
 - g) zapewniać archiwizację wyników pomiaru przez okres co najmniej 1 roku; dopuszcza się przesył (transmisję) i zapis wyników pomiaru na komputerze zewnętrznym za pomocą dedykowanego programu, dostarczanego przez producenta urządzenia,
 - h) zapewniać drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
 - następujące dane urządzenia: producent, model, nr fabryczny, wersja oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu: rodzaj lub kategoria, producent lub marka, typ/model, nr VIN lub nr nadwozia, podwozia lub ramy, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny,
 - wyniki pomiarów, niezbędne do oceny działania hamulców: siłę hamowania każdego koła badanego rodzaju hamulca, opory toczenia każdego koła, wahanie siły hamowania³⁾, różnicę względną sił hamowania między lewym i prawym kołem badanej osi hamulca roboczego i hamulca awaryjnego (jeżeli występuje jako osobny układ), nacisk na pedał / dźwignię hamulca lub ciśnienie w siłowniku pneumatycznego układu hamulcowego; jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość działania hamulców, to ocena ta powinna być zgodna z rozporządzeniem w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.
- 1.1.4. Miernik nacisku na pedał / dźwignię hamulca powinien zapewniać zamocowanie przetwornika siły na pedale / dźwigni hamulca.
- 1.1.5. Miernik ciśnienia powietrza powinien być wyposażony w końcówkę, umożliwiającą podłączenie przewodu miernika do złącza do badania ciśnienia w pneumatycznym układzie hamulcowym pojazdu, zgodnego z pkt 4 normy ISO 3583⁴⁾. Szczelność połączenia powinna być taka, aby spadek ciśnienia był nie większy niż 0,01 MPa (0,1 bar) w czasie 3 minut.

³⁾ Różnica największej i najmniejszej siły hamowania, zmierzonych podczas jednego obrotu koła przy stałym nacisku na pedał / dźwignię hamulca.

⁴⁾ ISO 3583:1984 Road vehicles -- Pressure test connection for compressed-air pneumatic braking equipment.

1.2. Parametry robocze i wymiary

1.2.1. Rolki napędowe powinny mieć następujące wymiary:

- a) średnica zewnętrzna nie mniejsza niż 200 mm, z wyjątkiem przypadku naziemnego montażu urządzenia, dla którego średnica rolek nie może być mniejsza niż 150 mm,
- b) długość kontrolna rolki⁵⁾ nie mniejsza niż:
 - 250 mm i nie większa niż 350 mm – dla urządzeń do kontroli hamulców motorowerów dwukołowych i motocykli dwukołowych,
 - 600 mm – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 900 mm – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc ponad 3,5 t oraz pojazdów o dmc do i ponad 3,5 t,
- c) odległość między krawędziami, wyznaczającymi długość kontrolną rolek obu zestawów :
 - nie większa niż 900 mm dla krawędzi wewnętrznych i jednocześnie nie mniejsza niż 2000 mm dla krawędzi zewnętrznych – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - nie większa niż 1300 mm dla krawędzi wewnętrznych i jednocześnie nie mniejsza niż 2600 mm dla krawędzi zewnętrznych – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc ponad 3,5 t,
 - nie większa niż 900 mm dla krawędzi wewnętrznych i jednocześnie nie mniejsza niż 2600 mm dla krawędzi zewnętrznych – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do i ponad 3,5 t,
- d) odległość między rolką przednią i tylną powinna być taka, aby była możliwa kontrola hamulców pojazdów o średnicy opon:
 - od 400 mm do 750 mm dla urządzeń do kontroli hamulców motorowerów i motocykli,
 - od 500 mm do 900 mm dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t, ale w przypadku kontroli hamulców ciągników rolniczych od 530 mm do 1490 mm,
 - od 530 mm do 1300 mm – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc ponad 3,5 t, ale w przypadku kontroli hamulców ciągników rolniczych od 630 mm do 1650 mm,
 - od 500 mm do 1300 mm – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do i ponad 3,5 t, ale w przypadku kontroli hamulców ciągników rolniczych od 530 mm do 1650 mm.

1.2.2. Prędkość obwodowa rolek napędowych podczas pomiaru siły hamowania przy dopuszczalnym obciążeniu rolek wg pkt 1.1.2 lit. c nie powinna zmniejszyć się poniżej 75% prędkości bez obciążenia wg lit. a, b, c:

- a) 4–6 km/h – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
- b) 2–6 km/h – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc ponad 3,5 t,
- c) przełączane wg lit. a, b – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do i ponad 3,5 t.

1.2.3. Powierzchnia robocza rolek napędowych powinna być tak wykonana, aby współczynnik przyczepności opony do rolek napędowych nie był mniejszy niż: 0,7 na sucho i 0,5 na mokro i jednocześnie podczas pomiaru sił hamowania nie następowało nienormalne zużycie lub uszkodzenie opon.

⁵⁾ Długość odkrytej powierzchni rolki, na której można ustawiać koło pojazdu podczas pomiaru siły hamowania.

- 1.2.4. Oś tylnej rolki może być podniesiona względem osi rolki przedniej, lecz nie więcej niż 100 mm.
- 1.2.5. Urządzenie powinno być przystosowane do pracy w temperaturze otoczenia od +5°C do +40°C w pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów.
- 1.3. Wymagania metrologiczne
- 1.3.1. Urządzenie powinno wskazywać następujące wielkości:
- siłę hamowania w jednostkach miary: niuton [N] lub kiloniuton [kN],
 - nacisk na pedał / dźwignię hamulca w jednostkach miary: niuton [N] lub dekaniuton [daN],
 - ciśnienie powietrza w jednostkach miary: megapaskal [MPa] lub bar [bar]; nie dotyczy urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - różnicę względną sił hamowania w jednostkach miary: procent [%].
- 1.3.2. Zakresy wskazań:
- dla siły hamowania: od 0 do wartości co najmniej równej $0,5 P \times \mu$, jednak nie mniej niż:
 - 3500 N (3,5 kN) – dla urządzeń do kontroli hamulców motorowerów i motocykli,
 - 7000 N (7 kN) – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 40000 N (40 kN) – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc ponad 3,5 t oraz pojazdów o dmc do i ponad 3,5 t,gdzie:
P – dopuszczalny nacisk osi pojazdu na rolki wg danych producenta urządzenia,
 μ – współczynnik przyczepności opony do rolek napędowych na sucho wg pkt 1.1.2 lit. c.
 - nacisk na pedał / dźwignię hamulca: od 0 do co najmniej 800 N (88 daN) / 650 N (65 daN),
 - ciśnienie powietrza: od 0 do co najmniej 1,0 MPa (10 bar),
 - różnica względnej sił hamowania – od 0 do co najmniej 40%.
- 1.3.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) :
- siła hamowania:
 - nie więcej niż 50 N (0,05 kN) w zakresie od 0 do 3500 N (3,5 kN) i nie więcej niż 100 N (0,1 kN) w zakresie powyżej 3500 N (3,5 kN) – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - nie więcej niż 100 N (0,1 kN) w zakresie od 0 do 3500 N (3,5 kN), 200 N (0,2 kN) w zakresie od 3500 N (3,5 kN) do 10000 N (10 kN) i 500 N (0,5 kN) powyżej 10000 N (10 kN) – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc powyżej 3,5 t,
 - nie więcej niż 50 N (0,05 kN) w zakresie od 0 do 3500 N (3,5 kN), nie więcej niż 100 N (0,1 kN) w zakresie od 3500 N (3,5 kN) do 10000 N (10 kN) i nie więcej niż 500 N (0,5 kN) powyżej 10000 N (10 kN) – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do i powyżej 3,5 t,
 - siła nacisku na pedał / dźwignię hamulca: nie więcej niż 20 N (2 daN),
 - ciśnienie powietrza: nie więcej niż 0,02 MPa (0,2 bar),
 - różnica względna sił hamowania: nie więcej niż 1%.
- 1.3.4. Urządzenie powinno:
- zapewniać ustawienie wskazań wielkości wg pkt 1.3.1 lit. a, b, c na zero bez pojazdu na rolkach, przy czym opór toczenia koła pojazdu i rolek, zmierzony podczas badania pojazdu ustawionego na rolkach, powinien być wskazany jako siła odnosząca się do rzeczywistego mechanicznego zera i nie powinien być podstawą do nowego

ustawienia punktu zerowego,

- b) mieć zapewnioną możliwość skalibrowania układów pomiarowych wszystkich wielkości wg pkt 1.3.1 w całym zakresie pomiarowym, łącznie z odczytem zerowym. Powinny być dostarczone instrukcje i środki do wykonania kalibracji.

1.3.5. Błędy graniczne dopuszczalne (MPE):

a) siła hamowania:

- ± 30 N w zakresie pomiaru od 0 do 1000 N (1 kN) i $\pm 3\%$ wartości mierzonej w zakresie pomiaru powyżej 1000 N (1 kN) – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
- ± 100 N w zakresie pomiaru od 0 do 5000 N (5 kN) i $\pm 2\%$ wartości mierzonej w zakresie pomiaru powyżej 5000 N (5 kN) – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc ponad 3,5 t,
- ± 30 N w zakresie pomiaru od 0 do 1000 N (1 kN), $\pm 3\%$ wartości mierzonej w zakresie pomiaru powyżej 1000 N (1 kN) do 5000 N (5 kN) i $\pm 2\%$ wartości mierzonej w zakresie pomiaru powyżej 5000 N (5 kN) – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do i ponad 3,5 t,

c) różnica wskazań między lewym i prawym układem pomiaru siły hamowania przy pomiarze siły hamowania o tej samej wartości: 2,5% wartości tej siły,

d) nacisk na pedał / dźwignię hamulca: ± 20 N w całym zakresie pomiarowym,

e) ciśnienie powietrza: $\pm 0,01$ MPa (0,1 bar) w zakresie pomiarowym od 0 do 0,5 MPa (5 bar) i $\pm 2\%$ wartości mierzonej w zakresie pomiarowym powyżej 0,5 MPa (5 bar).

1.4. Urządzenie może być wyposażone dodatkowo w następujące urządzenia:

1.4.1. Urządzenie do pomiaru statycznego nacisku osi (przy wyłączonych rolkach), które powinno spełniać wymagania wg pkt 14.

1.4.2. Urządzenie do dociążania osi do rolek napędowych pod warunkiem, że zostanie wyposażone w urządzenie do pomiaru statycznego nacisku osi wg pkt 1.4.1.

2. Urządzenie płytowe (najazdowe) do kontroli działania hamulców

2.1. Konstrukcja

2.1.1. Urządzenie powinno:

a) składać się co najmniej z poniższych zespołów:

- jednostki sterująco-wskaźnikowej,
- co najmniej dwóch niezależnych płyt najazdowych do pomiaru siły hamowania lub co najmniej jednej płyty dla urządzeń do kontroli hamulców motorowerów dwukołowych i motocykli dwukołowych ,
- miernika nacisku na pedał / dźwignię hamulca,

b) zapewniać pomiar sił hamowania jednocześnie obu kół tej samej osi,

c) zapewniać pomiar sił hamowania jednocześnie z pomiarem nacisku na pedał / dźwignię hamulca,

d) zapewniać rejestrację zależności sił hamowania od nacisku na pedał / dźwignię hamulca.

2.1.2. Jednostka sterująco-wskaźnikowa powinna:

a) zapewniać możliwość ręcznego uruchamiania i sterowania urządzeniem, w tym możliwość zapoczątkowania pomiaru z miejsca kierowcy pojazdu,

b) wskazywać siły hamowania osobno dla każdego koła tej samej osi; jeżeli jest wyposażona we wskaźniki analogowe, to średnica skali nie powinna być mniejsza niż 280 mm,

- c) zatrzymywać wskazania zmierzonych wielkości aż do chwili rozpoczęcia nowego pomiaru,
- d) zapewniać kontrolę działania hamulców i ocenę, jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość działania hamulców, zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,
- e) zapewniać archiwizację wyników pomiaru przez okres co najmniej 1 roku; dopuszcza się przesył (transmisję) i zapis wyników pomiaru na komputerze zewnętrznym za pomocą dedykowanego programu, dostarczanego przez producenta urządzenia.
- f) drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
 - następujące dane urządzenia: producent, model, nr fabryczny, wersja oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu: rodzaj lub kategoria, producent lub mark, typ/model, nr VIN lub nr nadwozia, podwozia lub ramy, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny,
 - wyniki pomiarów, niezbędne do oceny działania hamulców: siłę hamowania każdego koła badanego rodzaju hamulca, różnicę względną sił hamowania między lewym i prawym kołem badanej osi hamulca roboczego i hamulca awaryjnego (jeżeli występuje jako osobny układ), nacisk na pedał / dźwignię hamulca; jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość działania hamulców, to ocena ta powinna być zgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.

2.1.3. Miernik nacisku na pedał hamulca powinien:

- a) zapewniać bezprzewodową transmisję danych do jednostki sterująco-wskaźnikowej,
- b) zapewniać zamocowanie przetwornika siły na pedale / dźwigni hamulca.

2.1.4. Płyty pomiarowe powinny być zabezpieczone antykorozyjnie, w tym przed działaniem płynów eksploatacyjnych, stosowanych w pojazdach.

2.2. Parametry robocze i wymiary

2.2.1. Płyty pomiarowe powinny mieć następujące wymiary:

- a) długość płyty nie mniejsza niż 1500 mm,
- b) szerokość płyty nie mniejsza niż:
 - 500 mm – dla urządzeń do kontroli hamulców motorowerów dwukołowych i motocykli dwukołowych,
 - 600 mm – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t.

2.2.2. Płyty pomiarowe powinny być zainstalowane na stanowisku kontrolnym tak, aby:

- a) dwie płyty do kontroli hamulców kół tej samej osi były wzajemnie równoległe ,
- b) odległość między dłuższymi krawędziami wewnętrznymi dwóch równoległych płyt była nie większa niż 900 mm,
- c) odległość między dłuższymi krawędziami zewnętrznymi powierzchni roboczej płyt była nie mniejsza niż 2.000 mm.

2.2.3. Wytrzymałość na nacisk koła badanego pojazdu powinna być nie mniejsza niż:

- a) 5 kN – dla urządzeń do kontroli hamulców motorowerów i motocykli,
- b) 10 kN – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t.

2.2.4. Urządzenie powinno być przystosowane do najazdu pojazdu z prędkością do 20 km/h

podczas kontroli hamulców.

2.2.5. Współczynnik przyczepności opony do nawierzchni płyty pomiarowej urządzenia nie powinien być mniejszy niż: 0,7 na sucho i 0,5 na mokro.

2.2.6. Urządzenie powinno być przystosowane do pracy w temperaturze otoczenia od +5°C do +40°C w pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów.

2.3. Wymagania metrologiczne

2.3.1. Urządzenie powinno wskazywać następujące wielkości:

- a) siłę hamowania w jednostkach miary: niuton [N] lub kiloniuton [kN],
- b) nacisk na pedał / dźwignię hamulca w jednostkach miary: niuton [N] lub dekaniuton [daN]; dopuszcza się brak wskaźnika, jeżeli urządzenie blokuje rejestrację sił hamowania po przekroczeniu dopuszczalnego nacisku na pedał / dźwignię hamulca, właściwego dla badanego rodzaju / kategorii pojazdu i użytego hamulca, zgodnie z przeznaczeniem urządzenia,
- c) różnicę względną sił hamowania, mierzonych jednocześnie dla kół tej samej osi, w jednostkach miary: procent [%].

2.3.2. Zakresy wskazań:

- a) siła hamowania:
 - od 0 do co najmniej 5000 N (5 kN) – dla urządzeń do kontroli hamulców motorowerów i motocykli,
 - od 0 do co najmniej 9990 N (9,99 kN) – dla urządzeń do kontroli hamulców pojazdów o dmc do 3,5 t,
- b) nacisk na pedał / dźwignię hamulca: od 0 do co najmniej 800 N (88 daN) / 650 daN (65 daN),
- c) różnica względna sił hamowania: od 0 do co najmniej 40%.

2.3.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań):

- a) siła hamowania: nie więcej niż 50 N (0,05 kN) w zakresie od 0 do 3500 N (3,5 kN) i nie więcej niż 100 N (0,1 kN) w zakresie powyżej 3500 N (3,5 kN),
- b) siła nacisku na pedał / dźwignię hamulca: nie więcej niż 20 N (2 daN),
- c) różnica względna sił hamowania: nie więcej niż 1%.

2.3.4. Urządzenie powinno:

- a) zapewniać ustawienie wskazań wszystkich wielkości wg pkt 2.3.1 na zero przed pomiarem,
- b) mieć zapewnioną możliwość skalibrowania układów pomiarowych wielkości wg pkt 2.3.1 lit. a, b w całym zakresie pomiarowym, łącznie z odczytem zerowym. Powinny być dostarczone instrukcje i środki do wykonania kalibracji.

2.3.5. Błędy graniczne dopuszczalne (MPE):

- a) siła hamowania: ± 30 N ($\pm 0,03$ kN) w zakresie pomiaru od 0 do 1000 N (1 kN) i $\pm 3\%$ wartości rzeczywistej w zakresie pomiaru powyżej 1000 N (1 kN),
- b) różnica wskazań między lewym i prawym układem pomiaru siły hamowania przy pomiarze siły o tej samej wartości: 2,5% wartości tej siły,
- c) nacisk na pedał / dźwignię hamulca: ± 20 N w całym zakresie pomiarowym.

3. Opóźniomierz do kontroli działania hamulców

3.1. Konstrukcja

3.1.1. Opóźniomierz powinien:

- a) składać się co najmniej z poniższych zespołów:
 - rejestratora lub wskaźnika opóźnienia hamowania i nacisku na pedał / dźwignię

- hamulca,
 - układu pomiarowego opóźnienia hamowania,
 - miernika nacisku na pedał / dźwignię hamulca,
 - b) być zasilany z własnego źródła prądu lub z instalacji elektrycznej pojazdu silnikowego 12/24 V,
 - c) zapewniać możliwość zapoczątkowania pomiaru z miejsca kierowcy pojazdu,
 - d) zapewniać pomiar opóźnienia hamowania jednocześnie z pomiarem nacisku na pedał / dźwignię hamulca i rejestrację zależności między tymi wielkościami, z możliwością zapamiętania i wskazania wartości maksymalnych, aż do chwili rozpoczęcia nowego pomiaru,
 - e) zapewniać pomiar opóźnienia hamowania i ocenę, jeżeli program automatycznie ocenia skuteczność działania hamulców, zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,
 - f) zapewniać archiwizację wyników pomiaru przez okres co najmniej 1 roku; dopuszcza się przesył (transmisję) i zapis wyników pomiaru na komputerze zewnętrznym za pomocą dedykowanego programu, dostarczanego przez producenta opóźnieniomierza.
 - g) drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
 - następujące dane opóźnieniomierza: producent, model, nr fabryczny, wersja oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu: rodzaj lub kategoria, producent lub marka, typ/model, nr VIN lub numer nadwozia, podwozia lub ramy, data pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny,
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny działania hamulców: opóźnienie hamowania badanego rodzaju hamulca, zmianę położenia osi kierunku poruszania się pojazdu podczas hamowania względem kierunku początkowego dla hamulca roboczego, nacisk na pedał / dźwignię hamulca; jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość działania hamulców, to ocena ta powinna być zgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.
- 3.1.2. Układ pomiarowy opóźnienia hamowania powinien:
- a) być wyposażony w układ kompensacji, uniezależniający wskazanie opóźnienia hamowania od pochylenia pojazdu, występującego podczas hamowania pojazdu,
 - b) zapewniać rejestrowanie / zapamiętywanie z częstotliwością próbkowania co najmniej 10 Hz w przypadku pomiaru nieciągłego.
- 3.1.3. Miernik nacisku na pedał hamulca powinien zapewniać zamocowanie przetwornika siły na pedale / dźwigni hamulca.
- 3.2. Wymagania metrologiczne
- 3.2.1. Opóźnieniomierz powinien wskazywać lub rejestrować następujące wielkości:
- a) opóźnienie hamowania w jednostkach miary: metr/sekunda² [m/s²] lub w procentach [%] przyspieszenia ziemskiego,
 - b) nacisk na pedał / dźwignię hamulca w jednostkach miary: niuton [N] lub dekaniuton [daN].

3.2.2. Zakresy wskazań:

- a) opóźnienie hamowania: od 0 do co najmniej $9,9 \text{ m/s}^2$ lub odpowiednio od 0 do co najmniej 99% przyspieszenia ziemskiego,
- b) nacisk na pedał / dźwignię hamulca: od 0 do co najmniej 800 N (80 daN) / 650 N (65 daN).

3.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań):

- a) opóźnienie hamowania: nie więcej niż $0,1 \text{ m/s}^2$ lub odpowiednio nie więcej niż 1% przyspieszenia ziemskiego,
- b) siła nacisku na pedał / dźwignię hamulca: – nie więcej niż 20 N (2 daN).

3.2.4. Opóźnieniomierz powinien:

- a) zapewniać ustawienie wskazań wszystkich wielkości wg p.3.2.1 na zero przed pomiarem,
- b) mieć zapewnioną możliwość skalibrowania układów pomiarowych wszystkich wielkości wg pkt 3.2.1 w całym zakresie pomiarowym, łącznie z odczytem zerowym. Powinny być dostarczone instrukcje i środki do wykonania kalibracji.

3.2.5. Błędy graniczne dopuszczalne (MPE):

- a) opóźnienie hamowania:
 - pomiar statyczny: $\pm 0,1 \text{ m/s}^2$ lub 1%, jeśli opóźnieniomierz jest wyskalowany w % przyspieszenia ziemskiego,
 - pomiar dynamiczny: $\pm 0,2 \text{ m/s}^2$ lub 2%, jeśli opóźnieniomierz jest wyskalowany w % przyspieszenia ziemskiego (różnica równoczesnych odczytów wskazań opóźnieniomierza referencyjnego, przyjętego do porównań, i opóźnieniomierza badanego),
- b) nacisk na pedał / dźwignię hamulca: $\pm 20 \text{ N}$ w całym zakresie pomiarowym.

4. Przyrząd do kontroli geometrii ustawienia kół i osi pojazdu

4.1. Konstrukcja

4.1.1. Przyrząd powinien składać się co najmniej z:

- a) jednostki sterująco-wskaźnikowej, jeżeli zespoły pomiarowe nie zapewniają wskazań wielkości mierzonych,
- b) zespołów i osprzętu pomocniczego, zapewniających pomiar parametrów geometrii ustawienia wszystkich kół i osi pojazdu, wymienionych w pkt 4.3.1,
- c) następującego wyposażenia pomocniczego, jeżeli metoda pomiaru tego wymaga:
 - uchwytów, zapewniających mocowanie zespołów pomiarowych do obręczy koła,
 - obrotnic pod koła kierowane,
 - płyt wyrównawczych pod koła osi niekierowanych,
 - blokady pedału hamulca,
 - blokady koła kierownicy.

4.1.2. Obrotnice i płyty wyrównawcze powinny:

- a) być zabezpieczone antykorozyjnie, w tym przed działaniem płynów eksploatacyjnych, stosowanych w pojazdach,
- b) wytrzymywać nacisk koła badanego pojazdu nie mniejszy niż:
 - 10 kN – dla przyrządów do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu o dmc do 3,5 t,
 - 57,5 kN – dla przyrządów do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi pojazdu o dmc powyżej 3,5 t,
- c) mieć możliwość przesuwu elementu ruchomego obrotnicy, na którym stoi koło,

względem podstawy, co najmniej 100 mm w każdym kierunku.

4.2. Cechy funkcjonalne

- 4.2.1. Przyrząd powinien zapewniać pomiar wielkości wymienionych w pkt 4.3.1, bez względu na kształt i materiał obręczy koła oraz ukształtowanie elementów nadwozia (zderzaki, spojłery, błotniki itp.), na dźwigniku przeglądowym lub ławie pomiarowej stanowiska kontrolnego o wymiarach i poziomości zgodnych z rozporządzeniem o stacjach kontroli pojazdów.
- 4.2.2. Przyrząd powinien zapewniać kompensację bicia poprzecznego na skutek odkształcenia obręczy koła i niedokładności zamocowania zespołu pomiarowego na kole o wartości co najmniej 30'.
- 4.2.3. Przyrząd powinien zapewniać, w zależności od przeznaczenia, pomiary geometrii ustawienia kół i osi pojazdów o następujących parametrach:
 - a) pojazdy o dmc do 3,5 t włącznie:
 - rozstaw kół: co najmniej w zakresie od 1100 mm do 1800 mm,
 - rozstaw osi: co najmniej w zakresie od 1800 mm do 4700 mm,
 - średnica obręczy kół: co najmniej w zakresie od 12" do 20",
 - b) pojazdy o dmc ponad 3,5 t:
 - rozstaw kół: co najmniej w zakresie od 1500 mm do 2300 mm,
 - rozstaw osi – co najmniej od 2500 mm,
 - średnica obręczy kół – w zakresie co najmniej od 16" do 24",
 - długość – do co najmniej 18 m,
- 4.2.4. Konstrukcja blokady wciśniętego pedału hamulca powinna zapewniać skuteczne zahamowanie pojazdu.
- 4.2.5. Konstrukcja blokady koła kierownicy powinna zapewniać skuteczne unieruchomienie kierownicy.
- 4.2.6. Przyrząd powinien zatrzymać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru i jeśli ma możliwość wydruku protokołu pomiarowego, to protokół powinien zawierać co najmniej:
 - następujące dane przyrządu: producent, typ/model, nr fabryczny, wersja oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu: rodzaj lub kategoria, producent lub marka, typ/model, nr VIN, data pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki pomiarów wielkości wymienionych w pkt 4.3.1; jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość geometrii ustawienia kół i osi pojazdu, to ocena ta powinna być zgodna z rozporządzeniem w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.

Dopuszcza się dostarczenie wraz z przyrządem formularzy protokołu, do którego wyniki pomiarów (obliczeń) wpisuje się odręcznie. W formularzu powinna być zapewniona możliwość zapisania danych w zakresie co najmniej wyżej wymienionym.

- 4.2.7. Przyrząd powinien być przystosowane do pracy w temperaturze otoczenia od +5°C do +40°C w pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów.

4.3. Wymagania metrologiczne:

- 4.3.1. Przyrząd powinien wskazywać następujące wielkości:
 - a) zbieżność całkowitą kół jezdnych, w jednostkach miary: milimetr [mm] lub stopień

- [°],
 - b) kąt pochylenia koła jezdnego, w jednostkach miary: stopień [°],
 - c) kąt pochylenia osi zwrotnicy koła osi kierowanej, w jednostkach miary: stopień [°],
 - d) kąt wyprzedzenia osi zwrotnicy koła osi kierowanej, w jednostkach miary: stopień [°],
 - e) maksymalny kąt skrętu koła osi kierowanej w lewo i w prawo, w jednostkach miary: stopień [°],
 - f) różnica kątów skrętu kół osi kierowanej przy skręcie koła zewnętrznego o 20°, w jednostkach miary: stopień [°],
 - g) odchylenie geometrycznej osi jazdy od osi symetrii pojazdu (pojazdy bez sztywnej ramy) lub ramy (pojazdy o dmc powyżej 3,5 t ze sztywną ramą), w jednostkach miary: stopień [°]
 - h) nierównoległość osi (różnica rozstawu osi), w jednostkach miary: stopień [°] lub milimetr [mm].
- 4.3.2. Zakresy wskazań powinny wynosić co najmniej:
- a) od -3° do +3° lub od -18 mm do +18 mm dla zbieżności całkowitej kół jezdnych,
 - b) od -5° do +5° dla kąta pochylenia koła jezdnego,
 - c) od -5° do +17° dla kąta pochylenia osi zwrotnicy,
 - d) od -5° do +17° dla kąta wyprzedzenia osi zwrotnicy,
 - e) od -50° do +50° dla kąta skrętu kół,
 - f) od -3° do +3° dla odchylenia geometrycznej osi jazdy od osi symetrii,
 - g) od -6° do +6° lub od -99 mm do +99 mm dla nierównoległości osi.
- 4.3.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań):
- a) zbieżność całkowita koła jezdnego: nie więcej niż 5' lub nie więcej niż 0,5 mm,
 - b) kąt pochylenia koła jezdnego: nie więcej niż 5',
 - c) kąt pochylenia osi zwrotnicy: nie więcej niż 10',
 - d) kąt wyprzedzenia osi zwrotnicy – nie więcej niż 10',
 - e) maksymalny kąt skrętu koła: nie więcej niż 1°,
 - f) różnica kątów skrętu kół: nie więcej niż 1°,
 - g) odchylenie geometrycznej osi jazdy od osi symetrii (ramy): nie więcej niż 5',
 - h) nierównoległość osi: nie więcej niż 10' lub 1 mm.
- 4.3.4. Błędy graniczne dopuszczalne (MPE):
- a) zbieżność całkowita kół jezdnych: ±5' lub 0,5 mm,
 - b) kąt pochylenia koła jezdnego: ±5' ,
 - c) kąt pochylenia osi zwrotnicy: ±10',
 - d) kąt wyprzedzenia osi zwrotnicy: ±10',
 - e) maksymalny kąt skrętu kół: ±30',
 - f) różnica kątów skrętu kół: ±30',
 - g) odchylenie geometrycznej osi jazdy od osi symetrii: ±5',
 - h) nierównoległość osi: ±10' lub ±2 mm.

5. Przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy

5.1. Konstrukcja

5.1.1. Przyrząd powinien składać się co najmniej z poniższych zespołów:

- a) wskaźnika nacisku; w przypadku przyrządów współpracujących z urządzeniami do kontroli działania hamulców, funkcję tę może pełnić jednostka

- sterująco-wskaźnikowa tych urządzeń,
- b) zespołu do wywierania nacisku na mechanizm sterowania hamulcami przyczepy (przrządy czynne) lub zespołu do przeniesienia nacisku na mechanizm sterowania hamulcami przyczepy (przrządy bierne),
 - c) układu pomiaru nacisku na mechanizm sterowania hamulcami przyczepy.
- 5.1.2. Przrząd powinien:
- a) zapewniać sztywne połączenie zespołu do wywierania nacisku na mechanizm sterowania lub zespołu do przeniesienia nacisku na mechanizm sterowania z mechanizmem sterowania przyczepy bez jego demontażu, jeśli zespoły te pośredniczą w połączeniu przyczepy z pojazdem ciągnącym podczas badania hamulców przyczepy; do połączenia powinny być zastosowane elementy mechanicznych urządzeń sprzęgających wyposażonych w kulę sprzęgającą, zgodnie z wymaganiami normy ISO 1103⁶⁾,
 - b) być wyposażony w wyłącznik zasilania, a w przypadku zasilania baterijnego dodatkowo w sygnalizację włączenia, jeśli zasilanie nie wyłącza się automatycznie po czasie nieaktywności przrządu dłuższym niż 1 min,
 - c) zapewniać wymuszenie nacisku na mechanizm sterowania hamulca najazdowego przyczepy o dmc od 400 kg do 3.500 kg podczas kontroli hamulców przyczepy na urządzeniach do kontroli działania hamulców, określonych w instrukcji obsługi przrządu,
 - d) zatrzymywać wskazanie maksymalnego zmierzonego nacisku do momentu skasowania wyniku odpowiednim działaniem.
- 5.1.3. Przrząd czynny powinien zapewniać:
- a) wywieranie w sposób kontrolowany, z płynną regulacją, nacisku na mechanizm sterowania w kierunku równoległym do osi wzdłużnej tego mechanizmu,
 - b) skok elementu wymuszającego ruch mechanizmu sterowania hamulcem najazdowym co najmniej 160 mm,
 - c) połączenie zespołu do wywierania nacisku ze źródłem zasilania za pomocą przewodów elastycznych odpowiedniej wytrzymałości (dotyczy przrządów hydraulicznych lub pneumatycznych),
 - d) wymuszenie siły nacisku nie mniejszej niż 400 daN przy ciśnieniu powietrza nie większym niż 0,6 MPa w przypadku przrządów pneumatycznych, zasilanych z sieci sprężonego powietrza stacji kontroli pojazdów.
- 5.1.4. Przrząd bierny powinien:
- a) zapewniać przeniesienie na zespół sterowania nacisku, powstającego podczas hamowania zestawu pojazdu na skutek najazdu przyczepy na pojazd ciągnący,
 - b) być przystosowany do ciągnięcia przyczepy i zabezpieczony przed przeciążeniem dynamicznym na skutek najazdu przyczepy na pojazd ciągnący podczas hamowania.
- 5.1.5. Przrząd powinien być przystosowane do pracy w temperaturze otoczenia od +5°C do +40°C w pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów.
- 5.2. Wymagania metrologiczne
- 5.2.1. Przrząd powinien wskazywać w sposób ciągły siłę nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy w jednostkach miary niuton [N] lub dekaniuton [daN].
- 5.2.2. Zakres wskazań powinien wynosić od min. 400 N (40 daN) do co najmniej 4000 N (400 daN).

⁶⁾ ISO 1103:2007 Road vehicles -- Coupling balls for caravans and light trailers – Dimensions.

- 5.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) powinna wynosić nie więcej niż 20 N (2 daN).
- 5.2.4. Przyrząd powinien:
- zapewniać samoczynnie ustawienie wskazania nacisku na 0 bez obciążenia i po każdorazowym zainicjowaniu nowego pomiaru,
 - zapewniać możliwość kalibracji nacisku.
- 5.2.5. Błąd graniczne dopuszczalne (MPE) wynosi ± 20 N w zakresie do 1000 N (100 daN) i $\pm 2\%$ wartości mierzonej w zakresie powyżej 1000 N (100 daN).
6. Urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t
- 6.1. Konstrukcja
- 6.1.1. Urządzenie powinno:
- składać się co najmniej z poniższych zespołów:
 - jednostki sterująco-wskaźnikowej,
 - dwóch niezależnie funkcjonujących zespołów pomiarowych.
 - zapewniać pobudzenie do drgań układu wymuszającego, na którym spoczywa koło, oddzielnie dla każdego koła tej samej osi badanego pojazdu, z częstotliwością drgań wg pkt 6.2.2 i amplitudą drgań wg pkt 6.2.4,
 - zapewniać pomiar nacisku statycznego i pomiar nacisku dynamicznego każdego koła, podczas swobodnego tłumienia drgań koła od częstotliwości maksymalnej do częstotliwości 0 Hz – dotyczy urządzeń pracujących wg metody EUSAMA,
 - pomiar parametrów, określających stan zawieszenia pojazdu, np. współczynnik tłumienia lub inne wielkości umowne, podane w dokumentacji producenta urządzenia lub przez instytucje oraz inne organizacje – dotyczy urządzeń pracujących wg metod innych niż metoda EUSAMA,
- 6.1.2. Zespoły pomiarowe powinny:
- mieć wytrzymałość na nacisk koła pojazdu nie mniejszy niż:
 - 10 kN podczas badania,
 - 57,5 kN podczas przejazdu w przypadku instalowania w linii diagnostycznej, przeznaczonej do badania pojazdów o dmc do i powyżej 3,5 t,
 - być zabezpieczone antykorozyjnie, w tym przed działaniem płynów eksploatacyjnych, stosowanych w pojazdach.
- 6.1.3. Jednostka sterująco-wskaźnikowa powinna:
- zapewniać niezależny rozruch każdego zespołu pomiarowego,
 - wskazywać mierzone wielkości osobno dla każdego koła,
 - zapewniać rejestrację nacisku statycznego każdego koła na podłoże i najmniejszego nacisku dynamicznego każdego koła, zmierzonego podczas swobodnego tłumienia drgań koła od częstotliwości maksymalnej do częstotliwości 0 Hz – dotyczy urządzeń pracujących wg metody EUSAMA,
 - zatrzymać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru.
 - zapewniać w sposób wizualny sygnalizację nieprawidłowości ustawienia kół badanej osi na zespołach pomiarowych, jeżeli ustawienie to może mieć wpływ na wynik pomiaru,
 - zapewniać kontrolę skuteczności tłumienia zawieszenia i ocenę, jeżeli program automatycznie ocenia skuteczność tłumienia zawieszenia, zgodnie z obowiązującymi

przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania. W przypadku urządzeń pracujących wg metody innej niż metoda EUSAMA do oceny każdego parametru powinna być przyjęta jedna wartość graniczna lub zakres wartości granicznych, niezależne od badanego pojazdu. Prawidłowość tych wartości granicznych powinna być potwierdzona przez akredytowaną jednostkę badawczo-naukową.

- g) zapewniać drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
- następujące dane urządzenia: producent, model, nr fabryczny, wersja oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu: rodzaj lub kategoria, marka, typ/model, data pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny,
 - co najmniej wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny skuteczności tłumienia zawieszenia: stopień przylegania koła do podłoża i różnicę względną lub różnicę bezwzględną stopni przylegania do podłoża kół tej samej osi (dotyczy urządzeń pracujących wg metody EUSAMA) albo parametry wg pkt 6.1.1 lit. d (dotyczy urządzeń pracujących wg metody innej niż metoda EUSAMA); jeżeli program automatycznie ocenia skuteczność tłumienia zawieszenia, to ocena ta powinna być zgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.

6.2. Parametry robocze i wymiary

6.2.1. Odległość między krawędziami wewnętrznymi powierzchni kontrolnej⁷⁾ obu zespołów pomiarowych powinna być nie większa niż 900 mm, a między krawędziami zewnętrznymi powinna być większa niż 2000 mm.

6.2.2. Zakres częstotliwości pobudzenia do drgań układu wymuszającego powinien wynosić:

- a) od 0 Hz do co najmniej 24 Hz dla metody EUSAMA,
- b) od 0 Hz do co najmniej częstotliwości, określonej przez producenta urządzenia dla zastosowanej metody, innej niż metoda EUSAMA.

6.2.3. Zakres częstotliwości drgań swobodnych układu wymuszającego powinien wynosić:

- a) od co najmniej 24 Hz do 0 Hz dla metody EUSAMA,
- b) od co najmniej częstotliwości, określonej przez producenta urządzenia dla zastosowanej metody, innej niż metoda EUSAMA, do 0 Hz.

6.2.4. Amplituda drgań układu wymuszającego powinna wynosić:

- a) $3 \pm 0,2$ mm dla metody EUSAMA,
- b) wartość określona przez producenta urządzenia dla zastosowanej metody, innej niż metoda EUSAMA.

6.2.5. Urządzenie powinno być przystosowane do pracy w temperaturze otoczenia od +5°C do +40°C w pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów.

6.3. Wymagania metrologiczne

6.3.1. Urządzenie powinno wskazywać następujące wielkości:

- a) urządzenia działające wg metody EUSAMA

⁷⁾ Powierzchnia, na której można ustawiać koła pojazdu podczas badania.

- stopień przylegania koła do podłoża, zdefiniowany jako stosunek najmniejszego nacisku koła zmierzonego podczas drgań swobodnych do nacisku statycznego koła, w jednostkach miary: procent [%],
 - różnicę względną lub różnicę bezwzględną stopni przylegania do podłoża kół tej samej osi, stosownie do wartości stopnia przylegania koła do podłoża, w jednostkach miary: procent [%],
 - nacisk statyczny koła w jednostkach miary: niuton [N] lub dekaniuton [daN] albo masę od nacisku statycznego koła w jednostkach miary: kilogram [kg],
 - najmniejszy nacisk dynamiczny koła, w tych samych jednostkach miary jak nacisk statyczny (wymagany podgląd wyłącznie dla celów kontrolnych, np. w trybie serwisowym pracy urządzenia).
- b) urządzenia działające wg innej metody niż metoda EUSAMA – wielkości wg pkt 6.1.1 lit. d.
- 6.3.2. Zakresy wskazań
- a) urządzenia działające wg metody EUSAMA
- stopień przylegania koła do podłoża: od 0% do co najmniej 99%,
 - różnica względna i różnica bezwzględna stopni przylegania kół do podłoża: od 0% do co najmniej 40%,
 - nacisk koła (masa od nacisku koła): od 0 N lub 0 daN (0 kg) do co najmniej 10000 N lub 1000 daN (1000 kg).
- b) urządzenia działające wg innej metody niż metody EUSAMA – zgodnie z danymi producenta urządzenia dla zastosowanej metody pomiarowej.
- 6.3.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań)
- a) urządzenia działające wg metody EUSAMA
- stopień przylegania koła do podłoża: nie więcej niż 1%,
 - różnica względna i różnica bezwzględna stopni przylegania kół do podłoża: nie więcej niż 1%,
 - nacisk koła (masa od nacisku koła): nie więcej niż 50 N lub 5 daN (5 kg).
- b) urządzenia działające wg innej metody niż metoda EUSAMA: zgodnie z danymi producenta urządzenia dla zastosowanej metody pomiarowej.
- 6.3.3. Urządzenie powinno:
- a) zapewniać ustawienie wskazań wszystkich wielkości wg pkt 6.3.1 na zero bez pojazdu na płytach zespołów pomiarowych,
- b) mieć zapewnioną możliwość kalibracji układów pomiarowych nacisku koła (masy od nacisku koła). Powinny być dostarczone instrukcje i środki do wykonania kalibracji.
- 6.3.4. Błędy graniczne dopuszczalne (MPE):
- a) urządzenia działające wg metody EUSAMA:
- nacisk koła (masa od nacisku koła): ± 20 N lub ± 2 daN (± 2 kg) w zakresie od 0 do 1000 N lub 100 daN (100 kg) i $\pm 2\%$ wartości mierzonej w zakresie powyżej 1000 N 1000 daN (1000 kg),
 - stopień przylegania koła do podłoża: obliczany z zaokrągleniem do 1% w dół,
 - różnica względna lub różnica bezwzględna stopni przylegania kół do podłoża: obliczana z zaokrągleniem do 1% w górę.
- b) urządzenia działające wg innej metody niż metody EUSAMA: zgodnie z danymi producenta urządzenia dla zastosowanej metody pomiarowej.

7. Czytnik informacji diagnostycznych do układów OBD II/EOBD

7.1. Konstrukcja

7.1.1. Czytnik powinien być wyposażony w następujący typ złącza diagnostycznego, umożliwiającego podłączenie czytnika do gniazda OBD⁸⁾, zgodnego z normą ISO 15031-3⁹⁾:

- a) typ A; dotyczy czytników przeznaczonych do komunikacji z pojazdami z instalacją elektryczną 12 V,
- b) typ B; dotyczy czytników przeznaczonych do komunikacji z pojazdami z instalacją elektryczną 12 V i 24 V.

7.1.2. Czytnik powinien posiadać interfejs użytkownika, zgodny z pkt 10 normy ISO 15031-4¹⁰⁾.

7.1.3. Czytnik powinien posiadać oprogramowanie zaprojektowane i zaimplementowane zgodnie z pkt 9 normy ISO 15031-4.

7.2. Wymagania funkcjonalne

7.2.1. Czytnik powinien zapewniać niezawodną komunikację z systemem OBD w następujących protokołach komunikacji:

- a) ISO, zdefiniowany w normie ISO 9141-2¹¹⁾,
- b) PWM i VPW, zdefiniowane w normie SAE J1850¹²⁾,
- c) KWP 2000 (inicjalizacja szybka i wolna), zdefiniowany w normie ISO 14230-4¹³⁾,
- d) CAN (z nagłówkiem 11 i 29 bitowym przy dwóch prędkościach transmisji – 250 kb/s i 500 kb/s), zdefiniowany w normie ISO 15765-4¹⁴⁾.

7.2.2. Czytnik powinien realizować co najmniej funkcje opisane w pkt 5 normy ISO 15031-5¹⁵⁾ dla protokołów komunikacyjnych ISO, KWP2000, PWM i VPW i w rozdziale 6. dla protokołu CAN.

7.2.3. Czytnik powinien wyświetlać zapamiętane kody usterek DTC (związanych z emisją spalin) w formacie zdefiniowanym w pkt 5 normy ISO 15031-6¹⁶⁾, a ich opis w języku polskim powinien odpowiadać opisom zawartym w pkt 6 normy ISO 15031-6. Jeżeli kody usterek są charakterystyczne dla danego producenta, dopuszcza się wyświetlenie tylko oznaczenia kodowego.

7.2.4. Czytnik powinien realizować funkcje oceny sprawności funkcjonalnej czujników tlenu zamontowanych w samochodzie, zarówno dwustanowych jak i szerokopasmowych, oraz powinien zapewniać możliwość oceny sprawności czujnika(-ów) tlenu, gdy w pojeździe nie są zakończone wszystkie testy (monitory) pokładowe z zastosowaniem powszechnie

⁸⁾ OBD – Pokładowy system diagnostyczny.

⁹⁾ ISO 15031-3:2016 Road vehicles -- Communication between vehicle and external equipment for emissions-related diagnostics -- Part 3: Diagnostic connector and related electrical circuits: Specification and use.

¹⁰⁾ ISO 15031-4:2014 Road vehicles -- Communication between vehicle and external equipment for emissions-related diagnostics -- Part 4: External test equipment.

¹¹⁾ ISO 9141-2:1994 Road vehicles – Diagnostic systems – Part 2: CARB requirements for interchange of digital information, ISO 9141-2:1994/Amd 1:1996 Road vehicles – Diagnostic systems – Part 2: CARB requirements for interchange of digital information AMENDMENT 1.

¹²⁾ SAE J1850_201510: Class B Data Communications Network Interface.

¹³⁾ ISO 14230-4:2000 Road vehicles – Diagnostic systems – Keyword Protocol 2000 – Part 4: Requirements for emission-related systems.

¹⁴⁾ ISO 15765-4:2016(en) Road vehicles – Diagnostic communication over Controller Area Network (DoCAN) – Part 4: Requirements for emissions-related systems.

¹⁵⁾ ISO 15031-5:2015 Road vehicles – Communication between vehicle and external equipment for emissions-related diagnostics – Part 5: Emissions-related diagnostic services.

¹⁶⁾ ISO 15031-6:2015 Road vehicles – Communication between vehicle and external equipment for emissions-related diagnostics – Part 6: Diagnostic trouble code definitions.

znanych i używanych algorytmów oceniających stan funkcjonalny czujników tlenu na podstawie zarejestrowanych parametrów bieżących z modułu sterującego.

- 7.2.5. Czytnik powinien zapewniać archiwizację wyników pomiaru przez okres co najmniej 1 roku; dopuszcza się przesył (transmisję) i zapis wyników pomiaru na komputerze zewnętrznym za pomocą dedykowanego programu, dostarczanego przez producenta urządzenia.
- 7.2.6. Czytnik powinien zapewniać drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
- następujące dane czytnika: producent, model, nr fabryczny, wersja oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - protokół komunikacji z systemem OBD pojazdu,
 - dane pojazdu: rodzaj, producent lub marka, typ/model, nr VIN lub numer nadwozia, podwozia lub ramy, data pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny,
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny emisji spalin: informacja o statusie kontrolki MIL (włączona, wyłączona), informacja o monitorach diagnostycznych (z podziałem na zainstalowane i zakończone), informacja o występowaniu kodów usterek i ich opis, ilość i lokalizacja czujników tlenu oraz wyniki badań czujników tlenu.
- 7.3. Parametry robocze:
- 7.3.1. Czytnik przeznaczony do komunikacji z pojazdami z instalacją elektryczną 12 V powinien spełniać wymagania w zakresie zasilania określone w pkt 11.1.1. normy ISO 15031-4, natomiast czytnik przeznaczony do pojazdów z instalacją elektryczną 12 V i 24 V powinien spełniać wymagania określone w pkt 11.1.2. normy ISO 15031-4.
- 7.3.2. Natężenie prądu pobierane przez czytnik powinno być nie większe niż wartości określone w pkt 11.2 normy ISO 15031-4.
- 7.4. Czytnik powinien być przystosowany do pracy w temperaturze otoczenia od +5°C do +40°C w pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów.

8. Przyrząd do pomiaru współczynnika przepuszczalności światła w szybach pojazdu¹⁷⁾

8.1. Konstrukcja

8.1.1. Przyrząd powinien składać się co najmniej z następujących zespołów:

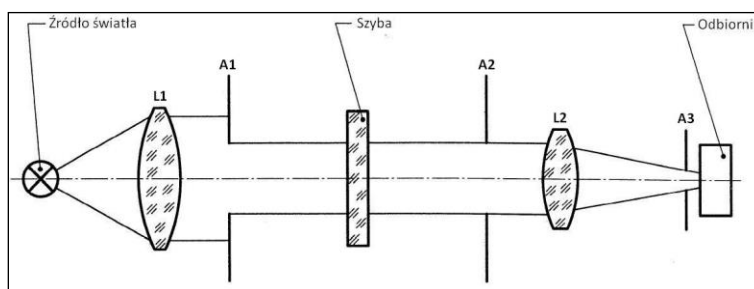
- a) oświetlacza ze źródłem światła,
- b) zespołu z układem pomiarowym, zawierającym odbiornik światła,
- c) układu optycznego wg rys.1,
- d) wskaźnika współczynnika przepuszczalności światła.

8.1.2. Źródło światła, realizujące iluminant normalny A wg normy ISO/CIE 19476¹⁸⁾, powinno składać się z żarówki, której żarnik jest umieszczony w równoległości o wymiarach 1,5 mm × 1,5 mm × 3 mm. Napięcie w żarniku żarówki powinno zapewniać temperaturę barwową 2856 K ± 50 K i być ustabilizowane w granicach ±0,1%.

¹⁷⁾ W wymaganiach uwzględniono postanowienia normy ISO 3538:1997. Road vehicles -- Safety glazing materials - - Test methods for optical properties oraz Regulaminu nr 43 EKG Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji materiałów oszklenia bezpiecznego i ich instalacji w pojazdach, obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym Suplement nr 2 do serii poprawek 01 – data wejścia w życie: 3 listopada 2013 r.

¹⁸⁾ ISO/CIE 19476:2014 (CIE S 023/E 2013 Edition) Characterization of the performance of illuminance meters and luminance meters.

- 8.1.3. Odbiornik powinien charakteryzować się względną czułością widmową w znaczącym stopniu zgodną ze względną widmową skutecznością świetlną dla znormalizowanego odbiornika fotometrycznego wg normy ISO/CIE 19476 do widzenia fotopowego (o widmowej charakterystyce optycznej, podobnej do optycznej czułości oka ludzkiego – $V(\lambda)$). Powierzchnia czuła odbiornika powinna być pokryta czynnikiem rozpraszającym światło, a jej przekrój poprzeczny powinien być co najmniej dwukrotnie większy niż przekrój poprzeczny wiązki światła emitowanej przez układ optyczny.
- 8.1.4. Układ optyczny wg rys.1 powinien składać się z dwóch bezbarwnych soczewek L1, L2, każda o ogniskowej $f \geq 500$ mm, z korektą aberracji chromatycznej. Całkowita apertura soczewek nie może przekraczać $f/20$. Odległość pomiędzy soczewką L1 a źródłem światła powinna być tak wyregulowana, aby uzyskać zasadniczo równoległy promień światła. Po stronie przeciwnej względem źródła światła powinna być umieszczona przysłona A1 w odległości 100 ± 50 mm od soczewki, ograniczająca średnicę strumienia światła do 7 ± 1 mm. Druga przysłona A2 powinna być umieszczona przed soczewką L2, o takiej samej charakterystyce jak soczewka L1. Przysłona A3, o średnicy nieco większej niż największy wymiar przekroju poprzecznego obrazu źródła światła, jest umieszczona przed odbiornikiem, aby zapobiec docieraniu do odbiornika światła rozproszonego na skutek przechodzenia przez szybę.



Rys.1. Schemat układu optycznego

- 8.1.5. Rozwiązanie konstrukcyjne przyrządu powinno zapewniać takie wzajemne usytuowanie oświetlacza i zespołu pomiarowego podczas pomiarów, aby były spełnione następujące warunki:
- odbiornik układu pomiarowego znajdował się centralnie na osi wiązki światła z dopuszczalnym odchyleniem ± 2 mm od tej osi,
 - wiązka światła była prostopadła do szyby dopuszczalnym odchyleniem $\pm 5^\circ$
 - mierzona szyba znajdowała się w środkowym punkcie wiązki światła.
- 8.1.6. Przyrząd powinien:
- być tak skonstruowany, aby przy normalnej obsłudze nie powodował uszkodzenia badanych oszkleń,
 - umożliwiać pomiar współczynnika przepuszczalności światła oszkleń zamontowanych w pojeździe w warunkach stacji kontroli pojazdów oraz na otwartej przestrzeni w porze nocnej i dziennej, a także w warunkach bezpośredniego oświetlenia promieniami słonecznymi badanego pojazdu,
 - umożliwiać pomiary szyby przedniej i szyb bocznych, zarówno bezbarwnych i barwionych, płaskich i giętych, wykonanych z materiałów zgodnie z definicjami wg pkt 2.1–2.7 Regulaminu nr 43 EKG ONZ,
 - sygnalizować zużycie źródła światła i w takim przypadku blokować wykonanie

pomiaru do czasu wymiany zużytego źródła światła na nowe.

8.2. Wymagania metrologiczne

- 8.2.1. Przyrząd powinien wskazywać współczynnik przepuszczalności światła, w jednostkach miary: procent [%].
 - 8.2.2. Zakres wskazań powinien wynosić od 0% do 100%.
 - 8.2.3. Rozdzielczość wskazań powinna wynosić nie więcej niż 0,5%.
 - 8.2.4. Przyrząd powinien wskazywać 0%, kiedy na odbiornik nie pada światło, oraz 100%, kiedy na drodze wiązki światła nie znajduje się szyba.
 - 8.2.5. Błąd graniczny dopuszczalny (MPE). Różnica bezwzględna w całym zakresie pomiarowym między wskazaniem przyrządu a wartością wzorca – filtru, przepuszczającego światło o charakterystyce widmowej odpowiadającej iluminantowi A z zakresu od 60% do 90%, wynosi:
 - a) $\pm 2\%$ dla szyb quasiebarwnych
 - b) $\pm 5\%$ – dla szyb w czterech barwach podstawowych (szara, niebieska, zielona, brązowa).
- 8.3. Czytnik powinien być przystosowany do pracy w temperaturze otoczenia od $+5^{\circ}\text{C}$ do $+40^{\circ}\text{C}$.

9. Przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł oświetleniowych

9.1. Podział przyrządów ze względu na sposób dokonywania pomiarów i ustawienia świateł:

- typ1: przyrządy wykorzystujące wzrokową analizę wiązki świetlnej na ekranie przyrządu i pomiar światłości lub natężenia oświetlenia odniesionego do odległości nominalnej 25 m przy wykorzystaniu punktowych detektorów światła.
- typ 2: przyrządy wykorzystujące automatyczną analizę rozkładu światłości we współrzędnych kątowych lub rozkładu natężenia oświetlenia odniesionego do powierzchni ekranu w odległości nominalnej 25 m .

9.2. Konstrukcja

9.2.1. Przyrząd powinien składać się co najmniej z poniższych zespołów:

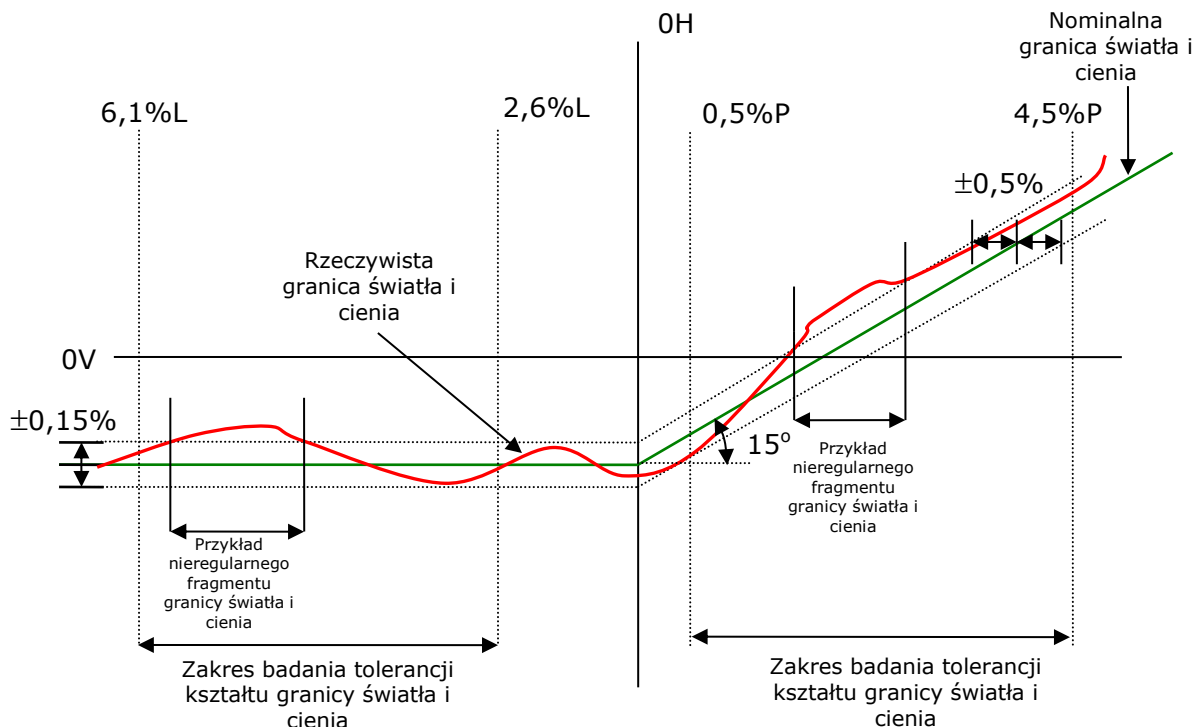
- a) głowicy pomiarowej,
- b) układu bazowania, umożliwiającego prawidłowe ustawienie przyrządu w stosunku do osi wzdłużnej pojazdu względem nadwozia lub kół pojazdu,
- c) układu przemieszczania, zapewniającego przemieszczanie pionowe i poprzeczne przyrządu po ławie pomiarowej stanowiska kontrolnego.
- d) układu sygnalizacji stanu włączenia zasilania układów pomiarowych i układu bazowania, jeśli układy te są zasilane z własnego źródła prądu.

9.2.2. Głowica pomiarowa powinna być wyposażona w następujące układy:

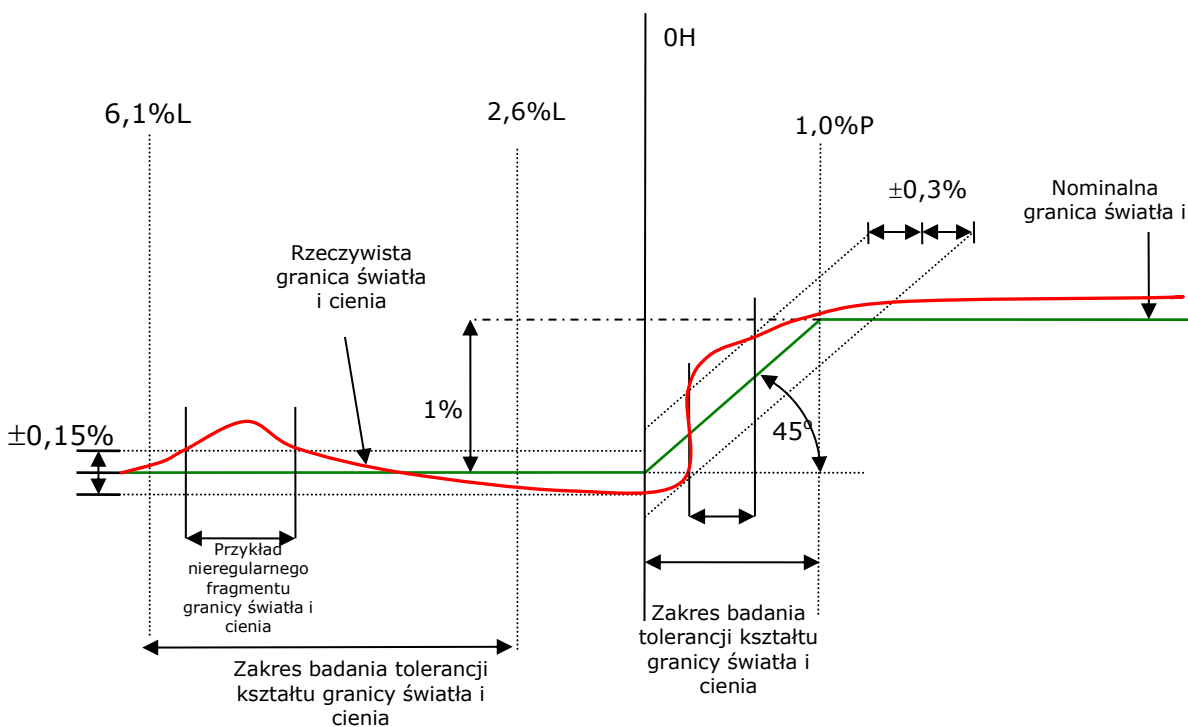
- a) układ do określenia położenia wiązki świetlnej badanych świateł na ekranie w płaszczyźnie pionowej (pochylenie) i poziomej (odchylenie).
- b) układ fotometryczny do pomiaru światłości lub natężenia oświetlenia świateł drogowych, mijania i świateł do jazdy dziennej. Dopuszcza się pojedynczy detektor fotoelektryczny, który może być przesuwany mechanicznie w kierunku poziomym i pionowym do położenia wymaganych punktów pomiarowych. Charakterystyka czułości widmowej detektora światła (fotodiody) układu powinna umożliwiać pomiar światłości lub natężenia oświetlenia dla światła emitowanego przez homologowane reflektory wyposażone w homologowane źródła światła z błędem pomiarowym nie

- przekraczającym od $\pm 10\%$ wynikającym z niedopasowania charakterystyki widmowej detektora do czułości widmowej oka ludzkiego V_λ
- c) układ wskazujący lub kompensujący błąd w pionowym ustawieniu głowicy pomiarowej większy niż $\pm 0,1\%$ (1 mm/1 m), np. poziomnica.
- 9.2.3. Otwór przesłony soczewki głowicy pomiarowej powinien być większy od powierzchni ograniczonej okręgiem o średnicy 220 mm.
- 9.2.4. Ekran projekcyjny głowicy pomiarowej przyrządu typ 1 powinien mieć zaznaczony punkt odniesienia oraz linie charakterystyczne dla obrazu wiązki świetlnej i granicy światła i cienia, niezbędne przy celowaniu i ocenie wzrokowej nieregularności kształtu granicy światła i cienia.
- 9.2.5. Układ przemieszczania powinien zapewniać:
- a) pionowe przemieszczanie głowicy pomiarowej nad powierzchnią odniesienia w zakresie od co najmniej 200mm dla dolnej krawędzi soczewki do 1250mm dla górnej krawędzi soczewki
 - b) odchylenie ustawienia głowicy pomiarowej podczas pionowego przemieszczania nie więcej niż 0,2% (2 cm/10 m) w kierunku pionowym oraz nie więcej niż 0,3% (3 cm/10 m) w kierunku poziomym w stosunku do ustawienia na wysokości 750 mm nad płaszczyznę odniesienia.
 - c) możliwość blokowania położenia głowicy pomiarowej w całym zakresie ruchu z odchyleniem $\pm 0,5$ cm od pozycji zatrzymania,
 - d) przemieszczanie przyrządu w poprzek ławy pomiarowej stanowiska kontrolnego co najmniej 2,5 m, jeśli układ jezdny przyrządu jest przystosowany do przemieszczania się tylko po prowadnicach szynowych.
- 9.2.6. Przyrząd powinien być zaopatrzony w regulację umożliwiającą kompensację zmian wyników pomiaru pochylenia, następujących wskutek zużycia. Zmiany tej regulacji nie powinny być możliwe bez użycia narzędzi lub dostępu do zabezpieczonych funkcji serwisowych oprogramowania
- 9.2.7. Przyrząd typ 2 powinien umożliwiać ustawianie światła i powinien wyznaczać automatycznie granicę światła i cienia w sposób zgodny z wyznaczaniem wzrokowym. Ponadto powinien umożliwiać automatyczne stwierdzenie nieregularności kształtu granicy światła i cienia w stopniu uniemożliwiającym jednoznaczne i powtarzalne ustawienie światła w poniższy sposób:
- a) dla granicy światła i cienia z odcinkiem ukośnym po prawej stronie nachylonym pod kątem 15° badać czy co najmniej 60% części granicy światła i cienia leżącej w
 - w obszarze pomiędzy pionowymi liniami przechodzącymi przez punkty: 2,6% ($1,5^\circ$) L (w lewo) i 6,1% ($3,5^\circ$) L znajduje się między liniami poziomymi przechodzącymi przez punkty odległe od poziomej części nominalnej granicy światła i cienia i odległymi od niej o $\pm 0,15\%$ w pionie (rys.2a), oraz
 - w obszarze pomiędzy pionowymi liniami przechodzącymi przez punkty 0,5% ($0,3^\circ$) P (w prawo) i 4,5,% ($2,6^\circ$) P znajduje się między liniami ukośnymi równoległymi do pochyłej (prawej) części nominalnej granicy światła i cienia nachylonej pod kątem 15° do poziomu oddalonymi od niej o $\pm 0,5\%$ w poziomie (rys.1),
 - b) dla granicy światła i cienia z odcinkiem ukośnym po prawej stronie w postaci linii łamanej nachylonej pod kątem 45° badać czy co najmniej 60% części granicy światła i cienia leżącej w:

- w obszarze pomiędzy pionowymi liniami przechodzącymi przez punkty: 2,6% (1,5°) L (w lewo) i 6,1% L znajduje się między liniami poziomymi przechodzącymi przez punkty odległe od poziomej części nominalnej granicy światła i cienia i odległymi od niej o $\pm 0,15\%$ w pionie (rys.2a), oraz
- w obszarze pomiędzy pionowymi liniami przechodzącymi przez punkty 0,0% (0,0°) i 1% (0,6°) P (w prawo znajduje się między liniami ukośnymi równoległymi do pochyłej (prawej) części nominalnej granicy światła i cienia nachylonej pod kątem 45° do poziomu oddalonymi od niej o $\pm 0,3\%$ w poziomie (rys.2),



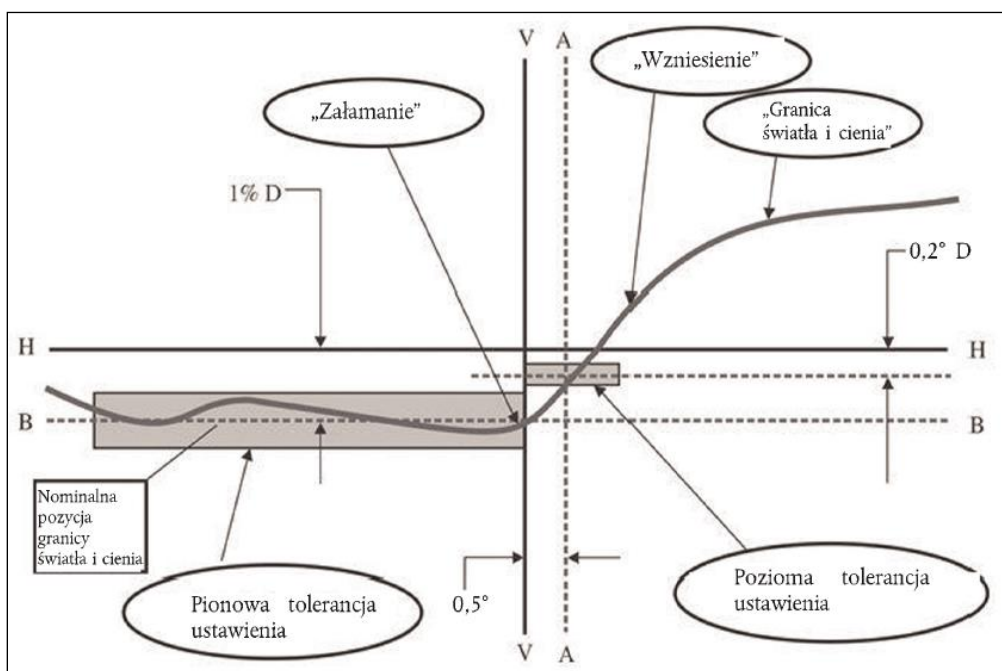
Rys.1. Obszar sprawdzenia zgodności kształtu granicy światła i cienia z wymaganiami dla granicy 15°



Rys.2. Obszar sprawdzenia zgodności kształtu granicy światła i cienia z wymaganiami dla granicy 45°

- c) dla granic odmiennych od opisanych w p. a) i b), ale zgodnych z definicją granicy światła i cienia wg obowiązujących regulaminów homologacyjnych EKG ONZ¹⁹⁾ przyrząd powinien zobrazować położenie granicy światła i cienia w sposób umożliwiający podjęcie przez diagnostę decyzji co do kształtu granicy wg wymagań tych regulaminów (Rys.3.).

¹⁹⁾ Regulaminy nr 98, nr 112, i nr 123 EKG Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych– Jednolite przepisy dotyczące homologacji reflektorów pojazdów silnikowych... - ważnych w dniu wejścia niniejszego rozporządzenia w życie.



Rys.3. Sposób definiowania granicy światła i cienia wg Regulaminu nr 112 EKG ONZ

- 9.2.8. Przyrząd powinien umożliwiać pomiar ustawienia świateł drogowych, mijania i przeciwmgłowych przednich, pomiar światłości lub natężenia oświetlenia świateł drogowych, świateł mijania i świateł do jazdy dziennej, a przyrządy typ 2 dodatkowo pomiar zasięgu świateł mijania zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania oraz rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.
- 9.2.9. Przyrząd typ 2 powinien zapewniać drukowanie protokołu pomiarowego oraz archiwizowanie wyników w postaci zapisu elektronicznego, które powinny zawierać co najmniej:
- następujące dane przyrządu: producent, model, nr fabryczny, wersja oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę, godzinę i minutę badania,
 - dane pojazdu: rodzaj lub kategoria, marka, typ/model, nr VIN lub numer nadwozia, data pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny,
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny świateł zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania i rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość zmierzonych parametrów świateł, to ocena ta powinna być zgodna z ww. rozporządzeniami.
- 9.2.10. Przyrząd powinien być przystosowany do pracy w temperaturze otoczenia od +5°C do +40°C w pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów.
- 9.3. Wymagania metrologiczne:

9.3.1. Przyrząd powinien wskazywać co najmniej następujące wielkości:

- a) pochylenie wiązki świetlnej w płaszczyźnie pionowej, w jednostkach miary: centymetr na 10 metrów [cm/10 m] lub w jednostkach miary: procent [%],
- b) odchylenie wiązki świetlnej w płaszczyźnie poziomej w jednostkach miary: centymetr na 10 metrów [cm/10 m] lub w jednostkach miary: procent [%]; dopuszcza się sygnalizację odchylenia wiązki świetlnej poza wartość dopuszczalną, określoną w rozporządzeniu w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania i rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia,
- c) światłość świateł drogowych w jednostkach miary: kandela [cd] lub kilokandela [kcd],
- d) światłość świateł do jazdy dziennej w punkcie centralnym (HV) w jednostkach miary: kandela [cd] lub kilokandela [kcd],
- e) światłość świateł mijania dla punktu homologacyjnego 75R w jednostkach miary: kandela [cd] lub kilokandela [kcd],
- f) światłość świateł mijania dla punktu homologacyjnego B50L w jednostkach miary: kandela [cd] lub kilokandela [kcd],
- g) rozkład natężenia oświetlenia na ekranie lub światłości w obszarze kątowym co najmniej $\pm 8,7\%$ ($\pm 5^\circ$) w poziomie i $\pm 5\%$ ($\pm 2,9^\circ$) w pionie w postaci izoluksów lub izolokandeli,
- h) zasięg oświetlenia drogi w postaci izoluksy pionowego natężenia oświetlenia o wartości 10 lx przy powierzchni drogi z uwzględnieniem wysokości zamocowania reflektorów i ich wzajemnej odległości.

Wskazania wielkości wg lit. g do lit. h dotyczy tylko przyrządów typ 2.

9.3.2. Zakresy wskazań:

- a) pochylenie wiązki świetlnej: od co najmniej 10 cm/10 m (1%) dla przyrządu typ 1 lub 20 cm/10 m (2%) dla przyrządu typ 2 w górę do co najmniej 40 cm/10 m (4%) w dół od linii odniesienia,
- b) odchylenie wiązki świetlnej: od co najmniej 30 cm/10 m (3%) w lewo do co najmniej 30 cm/10 m (3%) w prawo od linii odniesienia,
- c) światłość świateł drogowych: od min. 7500 cd (7,5 kcd) do co najmniej 135000 cd (135 kcd),
- d) światłość lub natężenie oświetlenia świateł mijania:
 - dla punktu B50L: od min. 0,2 lx lub 130 cd (0,13 kcd) do co najmniej 10 lx lub 6300 cd (6,3 kcd)
 - dla punktu 75R: od min 5 lx lub 3.100 cd (3,1 kcd) do co najmniej 100 lx. lub 63000 cd (63, kcd)

9.3.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań):

- a) pochylenie wiązki świetlnej: nie więcej niż 1 cm/10 m (0,1%),
- b) odchylenie wiązki świetlnej: nie więcej niż 3 cm/10 m (0,3%) dla przyrządu typ 1 lub nie więcej niż 2 cm/10 m (0,2%) dla przyrządu typ 2,
- c) światłość: nie więcej niż 1% wartości mierzonej lub nie więcej niż 50 cd (0,05 kcd)
- d) natężenie oświetlenia: nie więcej niż 1% wartości mierzonej lub 0,1 lx,
- e) rozdzielczość pionowa i pozioma punktów pomiarowych rozkładu natężenia oświetlenia nie więcej niż 0,05% w kierunku pionowym i poziomym lub światłości

nie więcej niż $0,025^\circ$ w kierunku pionowym i poziomym. p. e) dotyczy tylko przyrządów typ 2

9.3.4. Zerowanie i kalibracja

- a) przyrząd powinien zapewniać samoczynnie ustawianie się na 0 wskazań układu fotometrycznego przy zasłoniętej soczewce głowicy pomiarowej,
- b) przyrząd powinien zapewniać możliwość sprawdzania prawidłowości działania układów pomiarowych pochylenia i odchylenia wiązki światła oraz układu fotometrycznego podczas kontroli okresowej.

9.3.5. Błędy graniczne dopuszczalne (MPE)

- a) pochylenie wiązki świetlnej: $\pm 2 \text{ cm}/10\text{m}$ ($\pm 0,2\%$),
- b) odchylenie wiązki świetlnej: $\pm 3 \text{ cm}/10\text{m}$ ($\pm 0,3\%$),
- c) światłość:
 - $\pm 20\%$ wartości odczytanej dla wskazania do 6300 cd (6,3 kcd),
 - $\pm 15\%$ wartości odczytanej dla wskazania powyżej 6300 cd (6,3 kcd),
- d) natężenie oświetlenia w obszarze pomiarowym:
 - $\pm 20\%$ wartości odczytanej dla wskazania do 10 lx,
 - $\pm 15\%$ wartości odczytanej dla wskazania powyżej 10 lx.

10. Miernik poziomu dźwięku

10.1. Konstrukcja

10.1.1. Miernik powinien spełniać wymagania w zakresie konstrukcji i wykonania mierników klasy 2 wg rozdziału 2 rozporządzenia w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać mierniki poziomu dźwięku²⁰⁾.

10.1.2. Miernik powinien być wyposażony w:

- a) oprzyrządowanie do pomiaru prędkości obrotowej silników o zapłonie iskrowym i zapłonie samoczynnym,
- b) statyw z przymiarem do mocowania i ustalania położenia pomiarowego mikrofonu,
- c) osłonę przeciwwietrzną i przeciwdeszczową mikrofonu,
- d) kalibrator akustyczny, zgodny z normą PN-EN 60942:2005²¹⁾.

10.1.3. Miernik powinien:

- a) mierzyć co najmniej poziom dźwięku A uśredniony według charakterystyki czasowej F,
- b) być zasilany z własnego źródła prądu,
- c) zapewniać pomiar hałasu zewnętrznego pojazdu na postoju i poziom dźwięku sygnału dźwiękowego zgodnie z przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,
- d) zapewniać drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:

10.1.4. Miernik powinien zatrzymać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru i jeśli ma możliwość wydruku protokołu pomiarowego, to protokół powinien zawierać co najmniej:

²⁰⁾ Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 28 maja 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać mierniki poziomu dźwięku, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 717).

²¹⁾ PN-EN 60942:2005 - wersja polska. Elektroakustyka -- Kalibratory akustyczne.

- następujące dane miernika: producent, typ/model, nr fabryczny, wersja oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu: rodzaj, marka, typ/model, nr VIN lub numer nadwozia, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny),
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny poziomu hałasu zewnętrznego pojazdu na postoju (wyniki trzech kolejnych pomiarów poziomu hałasu, nieróżniących się więcej niż 2 dB(A), i prędkość obrotową dla każdego pomiaru, wynik końcowy i dopuszczalny poziom hałasu, dopuszczalny i maksymalny rozrzut wyników poziom hałasu) i/lub poziom dźwięku sygnału dźwiękowego (zmierzony i wymagany poziom dźwięku); jeżeli program automatycznie ocenia wynik końcowy pomiaru hałasu zewnętrznego pojazdu na postoju i/lub poziom dźwięku sygnału dźwiękowego, to ocena ta powinna być zgodna z rozporządzeniem w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.
- 10.1.5. Oprzyrządowanie do pomiaru prędkości obrotowej silnika powinno zapewniać pomiar prędkości obrotowej wału korbowego bez względu na konstrukcję silnika i bez demontażu jego osprzętu.
- 10.1.6. Statyw powinien zapewniać ustawienie mikrofonu w kierunku końcówki wylotu rury wydechowej i w odległości 0,5 m \pm 0,01 m od niej oraz regulację wysokości zamocowania mikrofonu w zakresie od 0,2 m do co najmniej 2,4 m nad powierzchnią obszaru pomiarowego.
- 10.2. Wymagania metrologiczne
- 10.2.1. Miernik powinien wskazywać następujące wielkości:
- a) poziom dźwięku A uśredniony według charakterystyki czasowej F (poziom hałasu zewnętrznego pojazdu na postoju i poziom dźwięku sygnału dźwiękowego), w jednostkach miary: decybel [dB(A)],
 - b) prędkość obrotową silnika w jednostkach miary: obrót/minutę [obr/min].
- 10.2.2. Zakresy wskazań:
- a) poziom dźwięku: od min. 55 dB(A) do co najmniej 120 dB(A),
 - b) prędkość obrotowa silnika: od min. 1000 obr/min do co najmniej 8000 obr/min.
- 10.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań):
- a) poziom dźwięku: nie więcej niż 0,1 dB(A).
 - b) prędkość obrotowa silnika: nie więcej niż 10 obr/min.
- 10.2.4. Charakterystyka metrologiczna w zakresie pomiaru poziomu dźwięku powinna spełniać wymagania dla mierników klasy dokładności 2 wg rozdziału 3 rozporządzenia w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać mierniki poziomu dźwięku.
- 10.2.5. Błąd graniczny dopuszczalny (MPE) pomiaru prędkości obrotowej: \pm 5% wartości mierzonej w całym zakresie pomiarowym.

11. Dymomierz²²⁾

11.1. Konstrukcja

²²⁾ W wymaganiach uwzględniono postanowienia normy ISO 11614:1999 Reciprocating internal combustion compression-ignition engines -- Apparatus for measurement of the opacity and for determination of the light absorption coefficient of exhaust gas.

- 11.1.1. Niniejsze wymagania dotyczą dymomierzy próbkujących, działających w oparciu o zasadę pochłaniania światła i przeznaczonych do pomiaru zadymienia spalin pojazdów z silnikiem o zapłonie samoczynnym przy swobodnym przyspieszaniu silnika od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej. Dymomierz powinien składać się co najmniej z poniższych zespołów:
- a) jednostki sterująco-wskaźnikowej,
 - b) zespołu pomiarowego zadymienia,
 - c) sondy / sond poboru spalin z przewodem doprowadzającym spaliny do komory jednostki pomiarowej zadymienia,
 - d) oprzyrządowania do pomiaru temperatury oleju silnika,
 - e) oprzyrządowania do pomiaru prędkości obrotowej silnika o zapłonie samoczynnym.
- 11.1.2. Jednostka sterująco-wskaźnikowa powinna:
- a) zatrzymać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru,
 - b) zapewniać pomiar zadymienia spalin jednocześnie z pomiarem prędkości obrotowej silnika,
 - c) zapewniać pomiar i obliczanie wyniku końcowego zadymienia oraz ocenę, jeżeli program automatycznie ocenia wyniki pomiaru, zgodnie z obowiązującymi przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,
 - d) zapewniać archiwizację wyników pomiaru przez okres co najmniej 1 roku; dopuszcza się przesył (transmisję) i zapis wyników pomiaru na komputerze zewnętrznym za pomocą dedykowanego programu, dostarczanego przez producenta dymomierza,
 - e) zapewniać drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
 - następujące dane dymomierza: producent, model, nr fabryczny, wersja oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - nr rejestracyjny (jeżeli numeru brak nr w rejestrze badań),
 - rodzaj silnika: wolnossący, turbodoładowany,
 - identyfikację użytej sondy poboru spalin, jeżeli dymomierz jest wyposażony w więcej niż jedną sondę,
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny zadymienia: wartość dopuszczalną współczynnika absorpcji światła k , temperaturę oleju silnika, wyniki trzech kolejnych pomiarów k , przyjętych do obliczenia wyniku końcowego i maksymalną różnicę między wynikami pomiaru zadymienia, wynik końcowy zadymienia, czas oraz wartości obrotów $n_{jał}$ i n_{jmax} każdego pomiaru; ocena, jeżeli program automatycznie ocenia wyniki pomiarów, powinna być zgodne z rozporządzeniem w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.
- 11.1.3. Zespół pomiarowy zadymienia powinien spełniać wymagania pkt 6.1.6 do 6.1.11, 6.2.4.1, 6.2.5.1, 6.2.2, 7.2.1, 6.2.3, 7.3.3, 7.3.6.1, 7.3.6.2, 7.3.7.1, 7.3.7.2, 10.1.1, 10.1.2, 10.2 normy ISO 11614.

- 11.1.4. Sonda poboru spalin powinna spełniać wymagania pkt 6.1.10, 9.1.1 i 9.5.1 normy ISO 11614.
- 11.1.5. Oprzyrządowanie do pomiaru temperatury i prędkości obrotowej silnika
- dymomierz powinien być wyposażony w oprzyrządowanie do pomiaru temperatury oleju w silniku lub inne równoważne do pomiaru temperatury pracy silnika,
 - dymomierz powinien być wyposażony w oprzyrządowanie do pomiaru prędkości obrotowej wału korbowego silnika.
 - oprzyrządowanie powinno zapewniać pomiar temperatury pracy i prędkości obrotowej silnika o zapłonie samoczynnym bez względu na jego konstrukcję i bez demontażu jego osprzętu.
- 11.1.6. Dymomierz powinien być przystosowany do pracy w temperaturze otoczenia od +5°C do +40°C.
- 11.2. Wymagania metrologiczne
- 11.2.1. Dymomierz powinien wskazywać co najmniej następujące wielkości:
- zadymienie spalin w jednostkach absolutnych współczynnika absorpcji światła k : 1/metr [m^{-1}] w odniesieniu do efektywnej długości ścieżki optycznej 430 mm i temperatury komory pomiarowej 100°C,
 - prędkość obrotową silnika w jednostkach miary: obrót/minutę [obr/min],
 - temperaturę oleju silnika w jednostkach miary: stopień Celsjusza [°C],
- 11.2.2. Zakresy wskazań:
- współczynnik absorpcji światła k : od 0 m^{-1} do co najmniej 9,95 m^{-1} ,
 - prędkość obrotowa silnika: od min. 400 obr/min do co najmniej 6 000 obr/min,
 - temperatura oleju silnika: od min. 5°C do co najmniej 120°C,
- 11.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań):
- współczynnik absorpcji światła k : nie więcej niż 0,001 m^{-1} w zakresie od 0 m^{-1} do 0,5 m^{-1} i nie więcej niż 0,01 m^{-1} powyżej 0,5 m^{-1} ,
 - prędkość obrotowa silnika: nie więcej niż 10 obr/min,
 - temperatura oleju silnika: nie więcej niż 2°C.
- 11.2.4. Zerowanie i stabilność zera:
- błąd zerowego i pełnego wskazania współczynnika absorpcji światła k nie powinien być większy niż 0,025 m^{-1} lub 2% pełnego wskazania podziałki, zależnie która wartość jest mniejsza, w ciągu 1 h lub w czasie trwania próby, zależnie który czas jest krótszy; przekroczenie tej wartości powinno być sygnalizowane.
 - przy wyłączonym (całkowicie zasłoniętym) źródle światła na wskaźniku powinna być odczytywana wartość współczynnika absorpcji światła k , odpowiadająca końcowej wartości zakresu pomiarowego.
- 11.2.5. Błędy graniczne dopuszczalne (MPE):
- błąd dopuszczalny pomiaru zadymienia współczynnika absorpcji światła k :
 - pomiar statyczny: $\pm 0,05 m^{-1}$ dla współczynnika $k \leq 2 m^{-1}$ i $\pm 0,025 \times k m^{-1}$ dla współczynnika $k > 2 m^{-1}$ (różnica między wskazaniem dymomierza i znaną z dokładnością $\pm 0,025 m^{-1}$ wartością filtra kontrolnego o neutralnej gęstości, równoważnej współczynnikowi k między 1,6 m^{-1} i 1,8 $m^{-1} \pm$, wstawionego między źródło światła a odbiornik światła,
 - pomiar dynamiczny: 0,20 m^{-1} dla współczynnika $k \leq 1 m^{-1}$ i $0,20 \times k m^{-1}$ dla współczynnika $k > 1 m^{-1}$ (różnica równoczesnych odczytów wskazań referencyjnego dymomierza odniesienia, przyjętego do porównań, i dymomierza badanego, podłączonych do układu wydechowego samochodu w sposób

umożliwiający jednoczesne pobieranie próbek spalin w warunkach swobodnego przyśpieszania silnika od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej),

- b) prędkość obrotowa: $\pm 5\%$ wartości mierzonej ,
- c) temperatura oleju (pracy) silnika: $\pm 5^{\circ}\text{C}$.

12. Urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu

12.1. Konstrukcja

12.1.1. Urządzenie powinno składać się co najmniej z poniższych zespołów:

- a) co najmniej dwóch niezależnie napędzanych zespołów płyt do wymuszania szarpnięć kołami,
- b) zespołu zasilającego (nie dotyczy urządzeń z napędem pneumatycznym, zasilanych z sieci sprężonego powietrza stacji kontroli pojazdów, oraz urządzeń instalowanych na dźwignikach przeglądowych i zasilanych z jednostki zasilającej dźwignika),
- c) zespołu sterującego,
- d) blokady pedału hamulca,
- e) blokady koła kierownicy.

12.1.2. Zespoły płyt do wymuszania szarpnięć powinny:

- a) wymuszać następujące ruchy kół jezdnych pojazdu:
 - ruch skrętny co najmniej 5° – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - ruch posuwisto-zwrotny zarówno w kierunku podłużnym i w kierunku poprzecznym względem osi podłużnej st – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t i dmc powyżej 3,5 t,
- b) zapewniać siłę wymuszającą szarpnięcia wg pkt 12.2.1 przy ciśnieniu powietrza nie większym niż 8 bar; dotyczy urządzeń z napędem pneumatycznym, zasilanych wyłącznie z sieci sprężonego powietrza stacji kontroli pojazdów,
- c) posiadać powierzchnię roboczą płyt szarpiących tak wykonaną, aby współczynnik przyczepności między oponą koła i płytą był nie mniejszy niż: 0,7 na sucho i 0,5 na mokro,
- d) być tak zamontowany, aby nie przesuwiał się podczas wymuszania szarpnięć kołami pojazdu przez ruchy płyty,
- e) być zabezpieczone antykorozyjnie, w tym przed działaniem płynów eksploatacyjnych, stosowanych w pojazdach oraz wody ściekającej z podwozia badanego pojazdu,

12.1.3. Zespół sterujący powinien zapewniać:

- a) sterowanie ruchami płyt do wymuszania szarpnięć przez operatora z miejsca przeprowadzania badania w sposób umożliwiający obserwację badanych elementów podwozia,
- b) co najmniej taki ruch płyt do wymuszania szarpnięć, aby ruch skrętny był wymuszony dla obu kół jednocześnie w tym samym kierunku,
- c) zapewniać co najmniej ruch posuwisto-zwrotny obu płyt do wymuszania szarpnięć jednocześnie, ale o zwrotach przeciwnych, przy wymuszaniu ruchu koła w kierunku poprzecznym i prostopadłym.

12.1.4. Konstrukcja blokady pedału hamulca powinna zapewniać skuteczne zahamowanie pojazdów, do których jest przeznaczone urządzenie zgodnie z instrukcją obsługi.

- 12.1.5. Konstrukcja blokady koła kierownicy powinna zapewniać skuteczne unieruchomienie kierownicy w pojazdach, do których jest przeznaczone urządzenie zgodnie z instrukcją obsługi.
- 12.2. Parametry robocze i wymiary
- 12.2.1. Kontrolna siła wymuszająca szarpnięcia koła powinna wynosić co najmniej:
- 450 daN – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 2000 daN – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.
- 12.2.2. Kontrolny skok płyty szarpiącej w kierunku podłużnym i poprzecznym powinien wynosić co najmniej:
- 40 mm – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 95 mm – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc powyżej 3,5 t,
- 12.2.3. Prędkość przesuwu podłużnego i poprzecznego powinna wynosić od 5 cm/s do 15 cm/s lub częstotliwość ruchów płyt do wymuszania szarpnięć w każdym kierunku powinna wynosić:
- od 1,2 Hz do 3,8 Hz – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - od 0,5 Hz do 1,6 Hz – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.
- 12.2.4. Płyta szarpiąca powinna mieć taką powierzchnię, aby ślad opony ustawionego na płycie koła mieścił się w całości na powierzchni płyty dla pojazdów, do których jest przeznaczone urządzenie zgodnie z instrukcją obsługi, przy tym dla urządzeń z możliwością regulacji rozstawu poprzecznych płyt szerokość tej powierzchni nie może być mniejsza niż 400 mm.
- 12.2.5. Zespoły płyt szarpiących powinny umożliwiać takie zainstalowanie ich na kanale przeglądowym lub na dźwigniku przeglądowym, aby w położeniu spoczynkowym obu płyt:
- odległość między podłużnymi krawędziami wewnętrznymi powierzchni roboczej płyt była nie większa niż:
 - 850 mm – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 1300 mm – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.
 - odległość między podłużnymi krawędziami zewnętrznymi powierzchni roboczej płyt była nie mniejsza niż:
 - 2000 mm – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 2600 mm – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.
- 12.2.6. Wytrzymałość każdej płyty na nacisk koła badanego pojazdu powinna być nie mniejsza niż:
- 10 kN – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 57,5 kN – dla urządzeń do wymuszania szarpnięć kołami pojazdów o dmc powyżej 3,5 t.
- 12.2.7. Urządzenie powinno być przystosowane do pracy w temperaturze otoczenia od +5°C do +40°C w pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów.

13. Urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi²³⁾

13.1. Konstrukcja

- 13.1.1. Urządzenie może być skonstruowane jako stacjonarne lub przenośne i może być połączone z innym urządzeniem, np. z urządzeniem rolkowym do kontroli działania hamulców w jedno urządzenie złożone, pod warunkiem że nie ma to wpływu na dokładność pomiaru każdego z tych urządzeń.
 - 13.1.2. Urządzenie powinno składać się co najmniej z poniższych zespołów:
 - a) stacjonarnych lub przenośnych zespołów ważących (platform),
 - b) urządzenia wskazującego, z możliwością zerowania wskazań, jeżeli zespoły pomiarowe są nieobciążone, i sumowania wartości obciążenia wywieranego przez każde koło osi,
 - c) urządzenia zerującego do nastawiania wskazania zerowego, jeżeli zespoły pomiarowe są nieobciążone pojazdów, umożliwiającym wjazd na zespoły przenośne (platformy),
 - d) płyt wyrównawczych pod koła nieważonej osi, o takiej samej wysokości jak wysokość zespołów przenośnych (platform).
 - 13.1.3. Zespół przenośny (platforma) powinien mieć taką powierzchnię, aby ślad opony ustawionego koła o średnicy opony co najmniej 1800 mm mieścił się w całości na powierzchni zespołu przenośnego (platformy).
 - 13.1.4. Wytrzymałość każdej płyty na nacisk koła badanego pojazdu powinna być nie mniejsza niż 60 kN (5,9 t).
 - 13.1.5. Zespoły pomiarowe i najazdy powinny być zabezpieczone antykorozyjnie, w tym przed działaniem płynów eksploatacyjnych, stosowanych w pojazdach oraz wody ściekającej z podwozia badanego pojazdu.
 - 13.1.6. Urządzenie powinno być przystosowane do pracy w temperaturze otoczenia od +5°C do +40°C w pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów.
- #### 13.2. Wymagania metrologiczne
- 13.2.1. Urządzenie powinno wskazywać nacisk koła/osi w jednostkach miary: kiloniuton [kN] lub masę od nacisku koła/osi w jednostkach miary: kilogram [kg] lub tona [t].
 - 13.2.2. Zakres wskazań powinien wynosić co najmniej 65 kN lub 6500 kg lub 6,5 t dla jednego koła oraz 320 kN lub 32000 kg lub 32 t dla masy całkowitej pojazdu.
 - 13.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań) powinna wynosić nie więcej niż 0,05 kN lub 5 kg lub 0,005 t.
 - 13.2.4. Powinno być zapewnione zerowanie z błędem nieprzekraczającym $\pm 0,25$ wartości działki elementarnej, przy tym zakres działania urządzenia zerującego nie powinien przekraczać 4% obciążenia maksymalnego.
 - 13.2.5. Błąd graniczny dopuszczalny (MPE): ± 300 N w zakresie pomiarowym do 10 kN lub 1000 kg lub 1 t i $\pm 3\%$ wartości mierzonej w zakresie pomiarowym powyżej do 10 kN lub 1000 kg lub 1 t.

14. Urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu

14.1. Konstrukcja

- 14.1.1. Urządzenie powinno:

²³⁾ W wymaganiach uwzględniono postanowienia normy ISO 21069-1:2004 Road vehicles -- Test of braking systems on vehicles with a maximum authorized total mass of over 3,5 t using a roller brake tester -- Part 1: Pneumatic braking systems.

- a) składać się co najmniej z poniższych zespołów:
 - osobnej jednostki sterująco-wskaźnikowej,
 - płyty najazdowej do pomiaru poślizgu bocznego i nieobowiązkowo płyty kompensacyjnej przed płytą pomiarową,
- b) zapewniać pomiar poprzecznego przesunięcia płyty pomiarowej przy jednoczesnym zachowaniu poziomości badanej osi pojazdu jak dla ław pomiarowych podczas przejazdu koła przez płytę.

14.1.2. Płyta pomiarowa i płyta kompensacyjna (jeśli występuje) powinny:

- a) bez obciążenia samoczynnie ustawiać się w centralnym położeniu spoczynkowym (zerowym) z dopuszczalnym odchyleniem wg instrukcji obsługi,
- b) dawać się przesuwać od położenia zerowego przy przyłożeniu siły bocznej nie większej niż:
 - 150 N pod obciążeniem pionowym płyty max. 10 kN w przypadku urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 300 N pod obciążeniem pionowym płyty max. 50 kN w przypadku urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc powyżej 3,5 t,
- c) być zabezpieczone antykorozyjnie, w tym przed działaniem płynów eksploatacyjnych, stosowanych w pojazdach,
- d) być tak zainstalowane w linii diagnostycznej, aby pozostałe urządzenia linii nie wpływały na wynik pomiaru.

14.1.3. Jednostka sterująco-wskaźnikowa powinna:

- a) zapewniać możliwość ręcznego uruchamiania i sterowania urządzeniem,
- b) zapewniać możliwość zapoczątkowania pomiaru z miejsca kierowcy pojazdu,
- c) zatrzymywać wskazania zmierzonych wielkości aż do chwili rozpoczęcia nowego pomiaru i jeśli ma możliwość wydruku protokołu pomiarowego, to protokół powinien zawierać co najmniej:
 - dane urządzenia: producent, model, nr fabryczny, wersję oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu: rodzaj lub kategorię, producent lub marka, typ/model, nr VIN lub nr nadwozia, podwozia lub ramy, datę pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny,
 - wyniki pomiarów, niezbędne do oceny prawidłowości ustawienia kół; jeżeli program automatycznie ocenia prawidłowość ustawienia kół, to ocena ta powinna być zgodna z rozporządzeniem w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania. Kryteria oceny prawidłowości ustawienia kół powinny być podane w instrukcji obsługi urządzenia. Prawidłowość tych kryteriów powinna być potwierdzona przez akredytowaną jednostkę badawczo-naukową

14.2. Parametry robocze i wymiary

14.2.1. Płyta pomiarowa powinna mieć następujące wymiary:

- a) długość nie mniejsza niż:
 - 500 mm – dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 700 mm – dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc powyżej 3,5 t oraz pojazdów o dmc do i powyżej 3,5 t,
- b) szerokość nie mniejsza niż:
 - 400 mm – dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc do 3,5 t,

- 600 mm – dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc powyżej 3,5 t oraz pojazdów o dmc do i powyżej 3,5 t,
- 14.2.2. Wytrzymałość płyt na nacisk koła badanego pojazdu powinna być nie mniejsza niż:
 - 10 kN – dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 57,5 kN – dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc powyżej 3,5 t oraz pojazdów o dmc do i powyżej 3,5 t.
- 14.2.3. Prędkość najazdu pojazdu na płytę pomiarową powinna być nie większa niż:
 - 15 km/h – dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc do 3,5 t,
 - 10 km/h – dla urządzeń do oceny ustawienia kół pojazdów o dmc powyżej 3,5 t oraz pojazdów o dmc do i powyżej 3,5 t.
- 14.3. Urządzenie powinno być przystosowane do pracy w temperaturze otoczenia od +5°C do +40°C w pomieszczeniu stacji kontroli pojazdów.
- 14.4. Wymagania metrologiczne
- 14.4.1. Urządzenie powinno wskazywać następujące wielkości:
 - a) poślizg boczny koła w jednostkach miary: „milimetr/metr” [mm/m] lub „metr/kilometr” [m/km] lub
 - b) wskaźnik prawidłowości ustawienia kół (poślizg boczny koła, przeliczony na umowną średnicę obręczy koła) w jednostkach miary „zbieżności liniowej” „milimetr” [mm] lub „zbieżności kątowej” „stopień” [°],
Przed wartością wyniku pomiaru powinien być umieszczony odpowiednio znak „+”, jeśli ustawienie kół jest zbieżne, lub znak „-”, jeśli ustawienie kół jest rozbieżne albo inny równoważny zapis, jednoznacznie określający ustawienie kół.
- 14.4.2. Zakresy wskazań:
 - a) co najmniej ± 9 mm/m (± 9 m/km) – dla poślizgu bocznego koła,
 - b) co najmniej ± 6 mm lub $\pm 1^\circ$ – dla wskaźnika prawidłowości ustawienia kół.
- 14.4.3. Działka elementarna:
 - a) nie więcej niż 1 mm/m (1 m/km) – dla poślizgu bocznego koła – najmniej 1 mm/m (1 m/km),
 - b) nie więcej niż 1 mm lub $10'$ – dla wskaźnika prawidłowości ustawienia kół.
- 14.4.4. Urządzenie powinno:
 - a) zapewniać samoczynnie ustawienie wskazania na 0 przed pomiarem, a w razie potrzeby powinno być zapewnione ręczne ustawienie wskazania 0.
 - b) mieć zapewnioną możliwość skalibrowania układu pomiarowego w całym zakresie pomiarowym.
- 14.4.5. Błędy graniczne dopuszczalne (MPE):
 - a) $\pm 0,5$ mm/m ($\pm 0,5$ m/km) – dla poślizgu bocznego koła,
 - b) $\pm 0,5$ mm lub $\pm 5'$ (minut kątowych) – dla wskaźnika prawidłowości ustawienia kół.

15. Analizator spalin samochodowych

15.1. Konstrukcja

15.1.1. Analizator powinien składać się co najmniej z poniższych zespołów:

- a) jednostki sterująco-wskaźnikowej,
- b) sondy poboru spalin,
- c) oprzyrządowania do pomiaru temperatury oleju silnika,
- d) oprzyrządowania do pomiaru prędkości obrotowej silnika o zapłonie iskrowym.

15.1.2. Jednostka sterująco-wskaźnikowa powinna:

- f) zatrzymać wskazania zmierzonych wielkości aż do momentu rozpoczęcia nowego pomiaru,
 - g) zapewniać pomiar zanieczyszczeń gazowych spalin pojazdów z silnikiem o zapłonie iskrowym jednocześnie z pomiarem prędkości obrotowej silnika,
 - h) zapewniać pomiar oraz ocenę, jeżeli program automatycznie ocenia wyniki pomiaru, zgodnie z obowiązującymi przepisami rozporządzenia w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania,
 - i) zapewniać archiwizację wyników pomiaru przez okres co najmniej 1 roku; dopuszcza się przesył (transmisję) i zapis wyników pomiaru na komputerze zewnętrznym za pomocą dedykowanego programu, dostarczanego przez producenta analizatora,
 - j) zapewniać drukowanie protokołu pomiarowego, który powinien zawierać co najmniej:
 - następujące dane analizatora: producent, model, nr fabryczny, wersja oprogramowania,
 - nazwę i adres stacji kontroli pojazdów,
 - datę i godzinę badania,
 - dane pojazdu: rodzaj lub kategoria, marka, typ/model, data pierwszej rejestracji, nr rejestracyjny,
 - wyniki pomiarów i dane, niezbędne do oceny zanieczyszczeń gazowych spalin: wartości dopuszczalne i zmierzone zawartości objętościowej w spalinach CO i HC (jeśli dotyczy) przy prędkości obrotowej biegu jałowego oraz przy podwyższonej prędkości obrotowej, temperaturę oleju silnika, prędkość obrotową biegu jałowego i podwyższoną prędkość obrotową silnika; ocena, jeżeli program automatycznie ocenia wyniki pomiarów, powinna być zgodna z rozporządzeniem w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.
- 15.1.3. Sonda poboru spalin powinna spełniać następujące wymagania:
- a) konstrukcja sondy poboru spalin powinna umożliwić wprowadzenie jej do rury wydechowej na głębokość co najmniej 300 mm,
 - b) średnica zewnętrzna sondy na całej długości nie powinna być większa niż 12,5 mm,
 - c) Przewód, doprowadzający spaliny od sondy do analizatora, powinien mieć długość co najmniej 5 m,
- 15.1.4. Oprzyrządowanie do pomiaru temperatury i prędkości obrotowej silnika
- a) analizator powinien być wyposażony w oprzyrządowanie do pomiaru temperatury oleju w silniku lub inne równoważne do pomiaru temperatury pracy silnika,
 - b) analizator powinien być wyposażony w oprzyrządowanie do pomiaru prędkości obrotowej wału korbowego silnika.
 - c) oprzyrządowanie powinno zapewniać pomiar temperatury pracy i prędkości obrotowej silnika o zapłonie iskrowym, bez względu na jego konstrukcję i bez demontażu jego osprzętu.
- 15.1.5. Analizator powinien być przystosowany do pracy w temperaturze otoczenia od +5°C do +40°C.
- 15.2. Wymagania metrologiczne.

- 15.2.1. Analizator powinien spełniać wymagania metrologiczne dla analizatorów klasy I wg załącznika nr 10 do rozporządzenia w sprawie wymagań dla przyrządów pomiarowych²⁴⁾. Ponadto powinien wskazywać co najmniej następujące wielkości:
- a) prędkość obrotową silnika w jednostkach miary: obrót/minutę [obr/min],
 - b) temperaturę oleju silnika w jednostkach miary: stopień Celsjusza [°C],
- 15.2.2. Zakresy wskazań:
- a) prędkość obrotowa silnika: od min. 400 obr/min do co najmniej 6 000 obr/min,
 - b) temperatura oleju silnika: od min. 5°C do co najmniej 120°C.
- 15.2.3. Działka elementarna (rozdzielczość wskazań):
- a) prędkość obrotowa silnika: nie więcej niż 10 obr/min,
 - b) temperatura oleju silnika: nie więcej niż 2°C.
- 15.2.4. Błędy graniczne dopuszczalne (MPE):
- a) prędkość obrotowa: $\pm 5\%$ wartości mierzonej,
 - b) temperatura oleju (pracy) silnika: $\pm 5^\circ\text{C}$.

²⁴⁾ Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 815).

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych wymagań dla stacji kontroli oraz infrastruktury innej niż stacja kontroli pojazdów, w których są przeprowadzane badania techniczne stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 86k ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990).

W związku ze zmianą brzmienia upoważnienia ustawowego, zaistniała konieczność wydania nowego rozporządzenia. W rozporządzeniu dokonuje się szereg zmian związanych z implementacją do polskiego systemu prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51).

Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. poz. 275).

W stosunku do poprzedniego rozporządzenia wprowadzono m.in. następujące zmiany:

§ 14 ust. 1 pkt 21 urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi w stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.

§ 14 ust. 7 – wprowadzono obowiązek kalibracji niektórych urządzeń, zgodnie z załącznikiem III pkt II dyrektywy 2014/45/UE kalibracji podlegają urządzenia do pomiaru wagi, ciśnienia, poziomu dźwięku, siły oraz emisji zanieczyszczeń gazowych.

Koszt kalibracji wszystkich urządzeń, objętych tym obowiązkiem, wyniesie wg informacji uzyskanych od producentów i importerów 1600–2000 zł.

§ 14 ust. 7 dodano lp. 3 (dodano urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu).

§ 14 ust. 10, w przypadku certyfikacji wyposażenia kontrolno-pomiarowego mamy do czynienia z okresowością certyfikacji, czego skutkiem jest to, że dwa identyczne przyrządy lub urządzenia mogą się różnić statusem, to znaczy może zaistnieć sytuacja, że jedno z nich może być objęte certyfikacją a drugie nie. Z tego względu wprowadzono przepisy, które

pozwalają na jednoznaczną interpretację kiedy dany przyrząd lub urządzenie jest objęte certyfikacją.

§ 14 ust. 11 wymienia wykaz dokumentów związanych z wyposażeniem kontrolno-pomiarowym, które powinny być przechowywane w stacji kontroli pojazdów – zwanej dalej „SKP”.

§ 14 ust. 11 wprowadzono obowiązek posiadania przez SKP dokumentu potwierdzającego spełnienie przez wyposażenie kontrolno-pomiarowe dodatkowych wymagań wydanego przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji dla wyposażenia ocenianego jednostkowo (indywidualnie) lub wyciągu z dokumentu kiedy dokument został wydany dla typu przyrządu lub urządzenia. Ideą wprowadzenia tego zapisu jest ograniczenie do minimum patologii polegającej na wprowadzaniu do użytkowania w SKP używanych przyrządów i urządzeń z rynku wtórnego, sprowadzanych z zagranicy, do których dołączane są kopie certyfikatów pierwotnie uzyskanych przez oficjalnych dystrybutorów tych urządzeń. Urządzenia te są wg innej specyfikacji i w wielu przypadkach nie spełniają wymagań przepisów krajowych. Ponadto ma to również chronić interesy legalnych dystrybutorów urządzeń, którzy ponieśli określone koszty związane z dostosowaniem urządzeń do wymagań krajowych oraz koszty związane z ich certyfikacją. Ponadto sprowadzanie używanych urządzeń z zagranicy ogranicza sprzedaż urządzeń produkowanych przez krajowych producentów. Z formalnego punktu widzenia urządzenia sprowadzone nie są objęte certyfikacją, ale obecnie jest to w wielu przypadkach niemożliwe do zweryfikowania. Skala tego zjawiska jest dość duża i było to wielokrotnie sygnalizowane przez zainteresowanych przedsiębiorców. Zapisy ust. 10 wprowadzają kryteria kiedy urządzenie jest objęte certyfikacją. Urządzenia powinny być wprowadzone do obrotu lub oddane do użytku w okresie ważności certyfikacji przez posiadacza certyfikacji lub jego upoważnionego przedstawiciela lub powinno być bezpośrednio oceniane przez jednostkę certyfikującą. Żeby zweryfikować, czy urządzenie jest objęte certyfikacją należałoby zweryfikować szereg elementów: zgodność typu, odmiany, wersji z zapisami na certyfikacie, podmiot który wprowadził urządzenie do obrotu lub oddał do użytku oraz termin kiedy to nastąpiło i czy miało to miejsce w okresie ważności certyfikacji. Przedsiębiorca prowadzący SKP musiałby mieć zgromadzone i przechowywać dokumenty potwierdzające wszystkie te okoliczności. Jeżeli urządzenie jest kupowane i wystawiana jest faktura sprawa jest stosunkowo prosta i jedynym utrudnieniem jest konieczność przechowywania faktury przez szereg lat. Ale jeżeli mamy do czynienia z leasingiem, wynajmem, użyczeniem, odsprzedażą itp. sprawa zaczyna

się komplikować. Prosty sposób rozwiązania jest wprowadzenie wyciągu z certyfikatu wydawanego na wniosek posiadacza certyfikatu przez jednostkę certyfikującą. Posiadacz certyfikatu, czyli podmiot wprowadzający urządzenie do obrotu, ma kompetencje w zakresie potwierdzenia specyfikacji technicznej urządzenia w odniesieniu do urządzenia zgłoszonego do certyfikacji, natomiast nie ma kompetencji w zakresie potwierdzenia objęcia urządzenia certyfikacją, te kompetencje ma podmiot, który udzielił certyfikacji.

Załącznik nr 2

Tabela lp. 11 Analizator spalin samochodowych (zmiana nazwy zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 7 grudnia 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać analizatory spalin samochodowych, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 1765).

Tabela lp. 17 urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi w stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.

Wyposażenie wymagane przez Dyrektywę 2014/45/UE, Załącznik III, ust. I pkt 7.

Producenci urządzeń rolkowych do kontroli działania hamulców pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t opcjonalnie wyposażają te urządzenia w urządzenia wagowe oraz dociążacze osi. Zgodnie z dyrektywą mogą to być również np. wagi najazdowe.

Załącznik nr 3

Zmiany ogólne:

- 1) ujednotwiono strukturę wymagań, grupując je w cztery grupy: konstrukcja, cechy funkcjonalne, parametry robocze i wymiary oraz wymagania metrologiczne;
- 2) w wymaganiach metrologicznych określenie „Dokładność pomiaru” zastąpiono określeniem „Błąd graniczny dopuszczalny (MPE), ponieważ określenie „dokładność pomiaru” ma wyłącznie charakter jakościowy, tzn. można jej przypisać wyłącznie takie określenia jak duża, mała, większa, mniejsza, itp. Najczęściej popełnianym błędem w odniesieniu do dokładności pomiaru jest przyporządkowywanie jej wartości liczbowej. Natomiast Błąd graniczny dopuszczalny (MPE), stosowany w przepisach metrologicznych, określa maksymalną dopuszczoną przez przepisy dodatnią lub ujemną różnicę pomiędzy wskazaniem a wartością prawdziwą;

- 3) uaktualniono akty prawne i normy;
- 4) przypisy końcowe przeniesiono na dół strony;
- 5) wprowadzono wymaganie, dotyczące warunków środowiskowych pracy w zakresie temperatury otoczenia;
- 6) dla niektórych urządzeń wprowadzono wymaganie archiwizacji wyników badań przez okres co najmniej 1 roku, z dopuszczeniem możliwości transmisji i zapisu wyników pomiaru na komputerze zewnętrznym za pomocą dedykowanego programu, dostarczanego przez producenta urządzenia (urządzenia do kontroli hamulców, w tym opóźnieniomierz, oraz do kontroli spalin: czytnik OBD, dymomierz, analizator spalin).

1. Urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców

Zmiany wynikają z wymagań Dyrektywy 2014/45/UE, Załącznik III, ust. I pkt 3 (urządzenie rolkowe do kontroli działania hamulców wszelkich pojazdów powinno być zgodnie z załącznikiem A do normy ISO 21069-1 lub zgodnie z równoważnymi normami).

2. Urządzenia płytowe (najazdowe) do kontroli działania hamulców

Zmiany analogiczne jak w urządzeniu rolkowym dotyczą tylko obniżenia współczynnika przyczepności oraz zawartości protokołu pomiarowego.

3. Opóźnieniomierz do kontroli działania hamulców

Zmiany dotyczą dodania lit. c w p.3.1.3, co wynika z wymagania Dyrektywy 2014/45/UE, Załącznik III, ust. I pkt 5 oraz analogicznie jak w urządzeniu rolkowym dotyczą zawartości protokołu pomiarowego. Ponadto w p.3.2.5 lit. a dodano błąd dopuszczalny dla pomiaru dynamicznego.

4. Przyrządy do kontroli geometrii ustawienia kół i osi pojazdu

p.4.1.2 lit. b – zmniejszono wartość kompensacji bicia poprzecznego z 1°30' na 30'.

Zmiana wynika z faktu, że producenci przyrządów do kontroli geometrii ustawienia kół i osi pojazdu zalecają wymianę obręczy koła, jeśli bicie poprzeczne jest większe niż 30', ponieważ wpływa to na dokładność pomiarów zbieżności koła i kąta pochylenia koła.

p.4.2.1 lit. g, p.4.2.2 lit. f, p.4.2.3 lit. g, p.4.2.4 lit. g – parametr „śladowość kół” zastąpiono parametrem „odchylenie geometrycznej osi jazdy od osi symetrii”.

Zmiana wynika z faktu, że producenci pojazdów w danych regulacyjnych podają tylko parametr „odchylenie geometrycznej osi jazdy od osi symetrii”, natomiast w ogóle nie podają śladowości kół, która jest obliczana ręcznie lub przez program przyrządu wg wzoru:

Śladowość = rozstaw osi × sin(kąt odchylenia geometrycznej osi jazdy od osi symetrii)

Aktualne rozporządzenie w sprawie badań nie podaje kryterium oceny śladowości (w poprzednich rozporządzeniach była podana wartość dopuszczalna = 2% rozstawu kół.

p.4.2.1 lit. h, p.4.2.2 lit. g, p.4.2.3 lit. h, p.4.2.4 lit. h – dopuszczono możliwość podawania nierównoległości osi w jednostkach miary: stopień [°].

Zmiana wynika z faktu, że przyrządy mierzą nierównoległość osi w jednostkach miary kątowych i w takich jednostkach miary producenci pojazdów w danych regulacyjnych podają wartość dopuszczalną nierównoległości osi. Podawanie wyniku w „mm” jest problematyczne, jeśli w bazie danych nie ma wzorca pojazdu, ponieważ do obliczeń tego parametru w „mm” jest potrzebny rozstaw kół obu osi.

6. Urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t

Zawartość merytoryczna nie zmieniła się zasadniczo, natomiast wymagania te ujednolicono z wymaganiami dla pozostałych urządzeń w zakresie struktury i zawartości, tzn. wydzielono główne bloki wymagań: konstrukcja, parametry robocze i wymagania metrologiczne, z uwypukleniem wymagań dla urządzeń działających wg metody EUSAMA jako najbardziej miarodajnej metody kontroli zawieszenia w SKP pod względem bezpieczeństwa ruchu. Wprowadzono także wymaganie, dotyczące weryfikacji prawidłowości przyjętych wartości granicznych do oceny wg innej metody niż EUSAMA przez akredytowaną jednostkę badawczo-naukową. Poprawiono błędną nazwę metody „EUSMA” na „EUSAMA”.

7. Czytnik informacji diagnostycznych do układów OBD II/EODB

W p.7.2.1 lit. b usunięto wycofaną normę ISO 11519, którą zastąpiono normą SAE J1850.

8. Przyrządy do pomiaru w szybach pojazdu współczynnika przepuszczalności światła

W wymaganiach uwzględniono postanowienia normy ISO 3538:1997.

p.8.2.5. – doprecyzowano definicję dopuszczalnego błędu pomiaru, rezygnując z podawania konkretnych typów filtrów, a zamiast tego określono dla tych filtrów zakres wartości współczynnika przepuszczalności.

Zmiana ta została wprowadzona jako wynik spostrzeżenia z audytu zewnętrznego Polskiego Centrum Akredytacji w 2015 r.

9. Przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł oświetleniowych

Przyrząd ten był objęty obowiązkiem certyfikacji do 2005 r. Ponowne objęcie obowiązkiem certyfikacji jest uzasadnione tym, że prawidłowe ustawienie świateł wpływa na bezpieczeństwo ruchu. Z rozeznania rynku i wyposażenia SKP wynika, że część tych przyrządów nie zapewnia prawidłowej kontroli świateł zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem w sprawie badań, np. nie mierzy ustawienia świateł mijania w płaszczyźnie poziomej.

W wymaganiach uwzględniono postanowienia normy ISO 10604:1993.

Obecny stan prawny i faktyczny dotyczący warunków bezpiecznego użytkowania pojazdów ze względu na stan oświetlenia reflektorowego jest złożony.

Oświetlenie pojazdów podlega kontroli w ramach okresowych przeglądów technicznych w SKP. Dlatego kierujący zakładają, że pojazd z potwierdzonym badaniem technicznym może poruszać się z maksymalną prędkością dopuszczoną przepisami w nocy w warunkach dobrej przejrzystości powietrza bo światła spełniają postawione wymagania formalne.

Potencjalne możliwości nowoczesnych halogenowych reflektorów świateł mijania o średnich lepszych od średnich właściwościach stosowanych w fabrycznie nowych pojazdach już od kilkunastu lat są w stanie zapewnić podstawowe oświetlenie drogi w odległościach pozwalających na poruszanie się z prędkościami dopuszczonymi kodeksem drogowym (90 km/h poza terenem zabudowanym). Jednak do tego potrzebna jest należyta jakość tych reflektorów, zbliżona do tej jaką posiadają reflektory fabrycznie nowych pojazdów: przejrzyste klosze, czyste odbłyśniki, prawidłowe żarówki, a co najważniejsze, poprawne, precyzyjne ustawienie reflektorów.

Obowiązujący system prawny nie jest jednoznaczny w tej materii:

Przeciwny kierujący pojazdem praktycznie nie jest w stanie wzrokiem ocenić jakości oświetlenia drogi przez reflektory, ale jest zobowiązany dostosować prędkość do warunków ruchu. Oświetlenie podlega kontroli przepisów tj. homologacja lamp, wymiennych źródeł światła, zamocowania na pojeździe, w tym ustawienia początkowego i zakresów poziomowania, a także podlega okresowej kontroli technicznej w SKP. Dlatego kierujący domniemuje, że jeżeli ma poświadczony przegląd okresowy to może poruszać się w nocy z taką samą prędkością jak w dzień. Z drugiej strony zakłada, że nie oślepi nadmiernie innych użytkowników dróg.

Jak pokazują rozstrzygnięcia sądów o winie w przypadku zdarzenia drogowego, które miało miejsce w nocy na nieoświetlonej drodze istnieje bardzo duża rozbieżność interpretacji

biegłych i rzeczoznawców odnośnie wpływu lub braku wpływu jakości oświetlenia na powstanie zdarzenia drogowego.

W obowiązujących przepisach rozporządzenia o warunkach technicznych pojazdów i ich wyposażeniu zawarte są pewne regulacje, które odnoszą się do zapewnienia minimalnej odległości oświetlenia drogi w nocy (40m dla świateł mijania i równoważny wymóg minimalnego oświetlenia punktów homologacyjnych 75R i 50R) oraz ogólny wymóg ograniczenia oślnienia pojazdów nadjeżdżających z przeciwka. Jednak w praktyce, pomimo istnienia takich zapisów podczas kontroli okresowej zwykle wymagania te nie są sprawdzane, m.in. ze względu na brak szczegółowych wymagań technicznych dotyczących przyrządów do kontroli i ustawiania świateł

Kluczowym rozwiązaniem jest natomiast obowiązek ustawienia świateł mijania (i drogowych) zgodnie z wartościami podanymi przez producenta dla potrzeb homologacji. Jest to zwykle realizowane za pomocą przyrządu do ustawiania świateł.

Jak pokazują wyniki badań przeprowadzonych przez Instytut Transportu Samochodowego (ITS) i policję jakość wiązki świetlnej reflektorów pojazdów znajdujących się w ruchu drogowym znacząco odbiega od minimalnych wymagań. Dotyczy to szczególnie ustawienia świateł, które najczęściej jest nieprawidłowe. To powoduje niewystarczający zasięg oświetlenia drogi albo oślepianie innych użytkowników dróg. Znaczący odsetek pojazdów (rzędu 10–20%) miał reflektory, które albo w ogóle nie dały się ustawić, albo pomimo prawidłowego ustawienia nie spełniłyby minimalnych parametrów.

Istotnym powodem takiej sytuacji może być nieodpowiednia jakość przyrządów do kontroli i ustawiania reflektorów. Wynika to z faktu, że do 2005 r. przyrządy te podlegały obowiązkowi certyfikacji, natomiast rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2005 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. poz. 209) obowiązek taki został zniesiony, skutkiem czego możliwości pomiarowe i właściwości metrologiczne przyrządów nie były dalej kontrolowane. Na rynku oferowanych jest wiele różnych przyrządów, których możliwości pomiarowe i dokładność różnią się znacząco. W szczególności od pewnego czasu dostępne są urządzenia różnych producentów, które określane są ogólnym terminem „cyfrowe”. Dla tego rodzaju urządzeń już przed 2005 r. przewidziano bardziej szczegółowe wymagania jako oddzielny podtyp, tak zwany typ 2. Można przewidywać, że urządzenia tego typu będą coraz bardziej potrzebne, ze względu na dopuszczone do użytkowania nowe generacje świateł reflektorowych tzw. adaptacyjne światła mijania (AFS) i drogowo (ADB) wykonywane m.in.

w technologii „matrycowej” i „pikselowej” z wykorzystaniem źródeł światła LED i laserowych.

W związku z zamiarem powrotu do określenia wymagań dla tych przyrządów postuluje się zaktualizowanie tych wymagań dostosowując je do obecnych właściwości świateł i możliwości ich kontroli do warunków technicznych pojazdów i ich wyposażenia wg stanu obecnie obowiązującego.

W związku z tym, że nie jest znany stan zgodności z proponowanymi wymaganiami przyrządów znajdujących się na SKP, a nabytych w czasie gdy nie było wymogu certyfikacji, proponuje się dodatkowo wprowadzenie okresów przejściowych przy powrocie do sprawdzania zgodności przyrządów z wymaganiami:

1) dla przyrządów obecnie używanych, a dopuszczonych przez organ dopuszczający stację do eksploatacji proponuje się okres przejściowy 3 lat po wejściu w życie przedmiotowego rozporządzenia. Po tym okresie konieczne będzie spełnienie wymagań przez przyrząd co najmniej dla typu 1. Dopuszcza się modernizację przez producenta (lub jego autoryzowany serwis) istniejących przyrządów typu 1 tak, aby spełniały ww. wymagania;

2) dla stacji, które zostaną dopuszczone po raz pierwszy do eksploatacji po wejściu w życie przedmiotowego rozporządzenia przyrząd do kontroli świateł będzie musiał spełniać wymagania co najmniej dla typu 1;

3) dla wszystkich stacji wprowadza się obowiązek posiadania przyrządu typu 2 nie wcześniej jak po 5 latach od dnia wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia, o ile stacje te będą kontrolować pojazdy wyposażone w automatyczne, adaptacyjne światła drogowe lub mijania.

Ponadto pewnego doprecyzowania i aktualizacji wymagają dotychczasowe przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z 2017 r. poz. 2338 oraz z 2018 r. poz. 855), gdyż w międzyczasie uległy zmianom redakcyjnym regulacje odpowiednich regulaminów homologacyjnych EKG ONZ, m.in. zmieniono definicje wymagań z ekranu 25m na światłość we współrzędnych kątowych. Nie wpłynęło to natomiast punkty pomiarowe i wymagane wartości. Dlatego proponuje się wyrazić wymagania w postaci liczbowych, analogicznie jak dotychczasowe wymagania dla świateł drogowych i wymagania przypisu nr 37 przenieść do tabeli w Załączniku nr 2. Proponuje się także dodać (w zasadzie przywrócić) liczbowe wymagania dotyczące oślnienia w postaci wymogu pomiaru przynajmniej jednego punktu położenia oka kierowcy

nadjeżdżającego z przeciwka (punkt B50L). Współczesne urządzenia pomiarowe pozwalają na bardziej szczegółowe pomiary olśnienia (np. przyrząd typu 2), ale proponuje się odłożenie takiego wymagania na przyszłość.

Należy wprowadzić także sprawdzenie świateł do jazdy dziennej w sposób identyczny jak świateł drogowych. W ostatnich latach obserwuje się bowiem bardzo dużą liczbę montowanych dodatkowo świateł do jazdy dziennej (m.in. światła LED). Światła te często są nienależytej jakości, jeśli chodzi o intensywność świecenia. Np. świecą bardzo słabo albo przeciwnie, nawet oślepiają. Jednocześnie, z upływem czasu, w przypadku świateł wykorzystujących diody LED, zwłaszcza niskiej jakości, stopniowo zmniejsza się intensywność świecenia, co umyka kontroli wzrokowej dlatego, że diody LED nie przepalają się tak jak żarówki i są eksploatowane, pomimo, że świecą o wiele za słabo. Podobne zjawisko zachodzi w przypadku świateł wyładowczych (ksenonów). Natomiast istnieje możliwość sprawdzenia minimalnej i maksymalnej światłości tych świateł, identycznie jak dla świateł drogowych, za pomocą przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości świateł przednich.

10. Mierniki poziomu dźwięku

Przyrząd ten był objęty obowiązkiem certyfikacji do 2005 r.

Ponowne objęcie obowiązkiem certyfikacji jest uzasadnione tym, że prawidłowa kontrola sygnału dźwiękowego i poziomu hałasu wpływa na ochronę środowiska, co mogą zapewnić w sposób prawidłowy przyrządy certyfikowane.

W wymaganiach uwzględniono rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 28 maja 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać mierniki poziomu dźwięku, oraz szczegółowego zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 717) oraz normy PN-EN 60942:2005.

11. Dymomierz

Przyrząd ten był objęty obowiązkiem certyfikacji do 2005 r.

Ponowne objęcie obowiązkiem certyfikacji jest uzasadnione tym, że prawidłowa kontrola zadymienia spalin silników ZS wpływa na ekologię środowiska, co mogą zapewnić w sposób prawidłowy przyrządy certyfikowane. Należy nadmienić, że analizatory spalin silników ZI są

objęte prawną kontrolą i oceną zgodności z dyrektywą MID, natomiast dymomierze nie podlegają żadnej kontroli metrologicznej ani ocenie zgodności.

W wymaganiach uwzględniono postanowienia normy ISO 11614:1999.

12. Urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu

Urządzenie to było objęte obowiązkiem certyfikacji do 2005 r.

Ponowne objęcie obowiązkiem certyfikacji jest uzasadnione tym, że Dyrektywa 2014/45/UE, Załącznik III, ust. I pkt 8 określa podstawowe wymagania dla tych urządzeń, które w projekcie załącznika zostały uzupełnione o wymogi w zakresie parametrów roboczych i wymiarów dla urządzeń do pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t. Ponadto dla urządzeń do 3,5 t wprowadzono zgodnie z Dyrektywą wymóg ruchu podłużnego oraz zakres prędkości płyt (częstotliwości ruchów) i ujednotwiono nazewnictwo. Ponadto przez analogie do urządzeń rolkowych do kontroli hamulców obniżono współczynnik przyczepności opon do płyt o 0,1.

13. Urządzenie do pomiaru nacisku kół/osi

Urządzenie to jest wymagane przez Dyrektywę 2014/45/UE, Załącznik III, ust. I pkt 7 w stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. Dlatego celowe jest określenie wymagań dla tych urządzeń i objęcie okresową kalibracją, tym bardziej, że dla urządzeń stosowanych z urządzeniami rolkowymi są określone wymagania metrologiczne w normie ISO 21069-1, przywołanej przez dyrektywę. Dyrektywa nie precyzuje konstrukcji ani zastosowania tych urządzeń. Należy wnioskować, że są urządzenia wagowe montowane w urządzeniach rolkowych do kontroli hamulców pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, służące do pomiaru obciążenia pionowego symulowanego przez dociążacze osi. W nazewnictwie zastąpiono termin „platforma” określeniem „zespół pomiarowy”, co rozszerza urządzenia o te wbudowane w urządzenia rolkowe do kontroli hamulców (takie urządzenia nie mają platform ważących tylko czujniki)

14. Urządzenie do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu

Urządzenie to było objęte obowiązkiem certyfikacji do 2005 r.

Ponowne objęcie obowiązkiem certyfikacji jest uzasadnione tym, że urządzenie to służy do wstępnej oceny prawidłowości ustawienia kół osi kierowanej, a więc prawidłowość kontroli i ustawienia kół ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu jak również środowisko (nieprawidłowe

ustawienie kół to nadmierne zużycie opon, w konsekwencji mające wpływ na zanieczyszczenie środowiska). Z praktyki badawczej tych urzędzeń do roku 2005 wynikało, że żaden z producentów, których przedstawiał po raz pierwszy urządzenie tego typu do badań, nie miał prawidłowych kryteriów oceny prawidłowości ustawienia kół. Takie kryteria były formułowane przez ITS w wyniku badań weryfikacyjnych przeprowadzanych na kilkunastu pojazdach z różnym zawieszeniem kół osi kierowanych. Należy nadmienić, że przyrządy do pomiaru geometrii ustawienia kół i osi, które są stosowane tylko podczas badań pojazdów powypadkowych, mają określone wymagania i podlegają obowiązkowi certyfikacji. Natomiast urządzenia płytowe są stosowane podczas podań okresowych, pomiary prawidłowości ustawienia kół mają charakter „przesiewowy” i w przypadku wyniku negatywnego powinny być wykonane pomiary za pomocą przyrządów do pełnej geometrii.

Wprowadzono także wymaganie, dotyczące weryfikacji prawidłowości przyjętych wartości granicznych do oceny przez akredytowaną jednostkę badawczo-naukową.

15. Analizatory spalin samochodowych

Analizator był objęty obowiązkiem certyfikacji do 2005 r.

Ponowne objęcie obowiązkiem certyfikacji jest uzasadnione tym, że prawidłowa kontrola emisji spalin silników ZI wpływa na ekologię środowiska, co mogą zapewnić w sposób prawidłowy przyrządy certyfikowane. Analizatory spalin silników ZI są objęte prawną kontrolą i oceną zgodności z dyrektywą MID oraz rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 2 czerwca 2016 r. w sprawie wymagań dla przyrządów pomiarowych (Dz. U. poz. 815), ale akty prawne zawierają tylko wymagania metrologiczne, natomiast nie ma w nich wymagań konstrukcyjnych, dotyczących sondy poboru spalin oraz oprzyrządowania do pomiaru temperatury i prędkości obrotowej silnika, jak również wymagań metrologicznych dla tego oprzyrządowania oraz dotyczących oprogramowania w zakresie zgodności procedury pomiaru i oceny zanieczyszczeń gazowych, w tym protokołu pomiaru z rozporządzeniem w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania.

Generalnie wprowadzone zmiany w dotychczasowych wymaganiach urzędzeń, poza urządzeniem rolkowym do kontroli działania hamulców pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t, mają charakter porządkujący i dotyczą głównie zmian w oprogramowaniu w zakresie protokołu pomiarowego.

W celu dostosowania do wymagań dyrektywy producenci urządzeń rolkowych do kontroli działania hamulców pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t powinni zwiększyć zakres pomiarowy sił hamowania odpowiednio do 3,5 kN z 3,0 kN, do 7 kN z 6 kN oraz do 40 kN z 30 kN. Pozostałe zmienione wymagania urządzenia rolkowe dotychczas produkowane spełniają. W urządzeniach, które automatycznie oceniają prawidłowość działania hamulców, programy powinny być uzupełnione o ocenę skuteczności hamowania kategorii pojazdów (niektóre z urządzeń są już przystosowane).

Wymagania, które proponuje się wprowadzić ponownie dla niektórych urządzeń, obowiązywały do 2005 r. i w projekcie zostały nieznacznie zmodyfikowane i dostosowane do stanu aktualnej techniki w dziedzinie motoryzacji. Producenci, którzy certyfikowali urządzenia w oparciu o te wymagania, nie mieli problemów z ich spełnieniem.

Projekt rozporządzenia 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 (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Przedkładany projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Wpływ projektowanych przepisów na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw wskazuje pkt 7 OSR.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych wymagań dla stacji kontroli oraz infrastruktury innej niż stacja kontroli pojazdów, w których są przeprowadzane badania techniczne</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 Michał Krasowski michal.krasowski@mi.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MI, tel. 22 630-17-33</p>	<p>Data sporządzenia 10 października 2018 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury -----</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W związku ze zmianą brzmienia upoważnienia ustawowego, zaistniała konieczność ponownego wydania przedmiotowego rozporządzenia.

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

W rozporządzeniu dokonuje się szereg zmian związanych z implementacją do polskiego systemu prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51).

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

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Bezpośrednie
Transportowy Dozór Techniczny	-	-	Bezpośrednie

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

Projektowane rozporządzenie stanowi załącznik do prac legislacyjnych związanych z ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szeferów 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. N.S.Z.Z. Kierowców i Pracowników Zaplecza Technicznego Motoryzacji,
19. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
20. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
21. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
22. Związek Dilerów Samochodów,
23. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego,
24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
25. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
26. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
27. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
28. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR,
29. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
30. Stowarzyszenie Doradców ds. Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych Koleją,
31. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa,
32. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.,
33. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal,
34. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
35. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
36. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
37. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),
38. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
39. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu,
40. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie,
41. TÜV Rheinland Polska,
42. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska,
43. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie,
44. Instytut Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach,
45. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
46. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu),
47. Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie;
48. Rada Dialogu Społecznego.

Projekt rozporządzenia będzie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	Wpływy:			-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
				-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

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

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

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie rozporządzenia po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie sposobu nadawania kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, wzorów pieczętek stacji kontroli pojazdów oraz wysokości opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów

Na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 3, 4 i pkt 5 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób nadawania stacji kontroli pojazdów kodu rozpoznawczego;
- 2) wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, wzór wniosku o zmianę danych zawartych w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz wzór wniosku o wykreślenie z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów;
- 3) wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów;
- 4) wzory pieczętek stacji kontroli pojazdów;
- 5) wysokość opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

§ 2. Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów nadaje się według następującego wzoru:

„XXX/00000/C”, w którym:

- 1) XXX – oznacza wyróżnik rodzaju stacji – odpowiednio jedna, dwie albo trzy litery:
 - a) „O” okręgowa stacja kontroli pojazdów,
 - b) „P” podstawowa stacja kontroli pojazdów,
 - c) „PP” podstawowa stacja kontroli pojazdów z przyczepami,

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- d) „TDT” infrastruktura, w której Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wykonuje badania techniczne;
- 2) 00000 – oznacza kolejny numer stacji kontroli pojazdów;
- 3) C – należy wpisać w przypadku stacji kontroli pojazdów uprawnionej do badania ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów.

§ 3. Wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, wzór wniosku o zmianę danych zawartych w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz wzór wniosku o wykreślenie z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 4. Wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 5. Wzór pieczętek stacji kontroli pojazdów określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 6. Wysokość opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów wynosi 200 zł.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz. U. poz. 2264), które traci moc z dniem ... w związku z wejściem w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
(miejscowość i data)

.....
(firma przedsiębiorcy albo nazwa podmiotu)

.....
(siedziba i adres wykonywania działalności)

.....
(nr w rejestrze przedsiębiorców w KRS oraz REGON^{*)})

.....
(NIP^{*)})

WNIOSEK

- o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów na podstawie art. 86d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990),

- o zmianę danych zamieszczonych w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów na podstawie art. 86f ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

- o wykreślenie z rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów na podstawie art. 86f ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

dla^{**)}:

.....
(adres stacji kontroli pojazdów, kod rozpoznawczy stacji^{*)})

1. Jako***):

- okręgowa stacja kontroli pojazdów;
- podstawowa stacja kontroli pojazdów;
- podstawowa stacja kontroli pojazdów z przyczepami.

2. Wykonująca badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów ***).

3. Badania techniczne pojazdów będą przeprowadzane przez następujących diagnostów:

Lp.	Imię i nazwisko zatrudnionego diagnosty	Numer świadectwa kompetencji diagnosty
1.		
2.		
3.		

4. Opis dokonanych zmian **):

.....
.....
.....
.....

.....
podpis wnioskodawcy

Załączniki:

- oświadczenie, o którym mowa w art. 86d ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym **)

OBJAŚNIENIA:

*) Należy wpisać w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę tego numeru.

**) Niepotrzebne skreślić.

***) Należy wskazać właściwy rodzaj stacji kontroli pojazdów.

WZÓR

(format: A4)

(strona
przednia)

.....
(miejscowość i data)

DYREKTOR
Transportowego Dozoru Technicznego

ZAŚWIADCZENIE Nr
potwierdzające wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów

Potwierdzam dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów dla:

.....
(firma przedsiębiorcy albo nazwa podmiotu) (siedziba i adres wykonywania działalności)

.....
(nr w rejestrze przedsiębiorców w KRS oraz REGON^{*)})

.....
(NIP^{*)})

na przeprowadzanie badań technicznych, o których mowa w art. 86a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990), przez stację kontroli pojazdów mieszącą się w:

.....
(adres stacji kontroli pojazdów)

1. Jako^{**)}:

2. Na podstawie art. 86a ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym stacja kontroli pojazdów jest upoważniona do wykonywania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów ^{**)}

3. Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów: XXX/00000/C*****).

.....
(Dyrektor Transportowego Dozoru
Technicznego)

(strona odwrotna)

OBJAŚNIENIA:

*) Należy wpisać w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę tego numeru.

**) Należy wpisać:

- okręgowa stacja kontroli pojazdów;
- podstawowa stacja kontroli pojazdów;
- podstawowa stacja kontroli pojazdów z przyczepami.

***) W przypadku nie spełniania przez stację wymagań w zakresie wykonywania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów, należy wykreślić.

****) Elementy składowe kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów:

1) XXX – wyróżnik rodzaju stacji – odpowiednio jedna, dwie albo trzy litery:

„O” okręgowa stacja kontroli pojazdów ,

„P” podstawowa stacja kontroli pojazdów,

„PP” podstawowa stacja kontroli pojazdów z przyczepami,

„TDT” infrastruktura, w której Dyrektor Transportowego Dozoru technicznego wykonuje badania techniczne;

2) 00000 – kolejny numer stacji kontroli pojazdów;

3) C – należy wpisać w przypadku stacji kontroli pojazdów uprawnionej do badania ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów.

WZORY

pieczętek stacji kontroli pojazdów

- 1) Wzór pieczętki stacji kontroli pojazdów:

Przedsiębiorstwo Handlowo-Produkcyjne²
PODSTAWOWA STACJA KONTROLI POJAZDÓW³
P/00000/C⁴
85-001 Bydgoszcz
ul. Jaśminowa 999⁵

- 2) Wzór pieczętki Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego wykonującego badania techniczne:

TRANSPORTOWY DOZÓR TECHNICZNY
DYREKTOR
TDT/00000/C⁰
00-613 Warszawa
ul. Chałubińskiego 8⁴

² Firma przedsiębiorcy albo nazwa podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów.

³ Rodzaj stacji kontroli pojazdów.

⁴ Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów.

⁵ Adres stacji kontroli pojazdów.

UZASADNIENIE

Na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 3, 4 i pkt 5 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) został przygotowany projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu nadawania kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, wzorów pieczętek stacji kontroli pojazdów oraz wysokości opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

W związku ze zmianą brzmienia upoważnienia do wydania rozporządzenia traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz. U. poz. 2264).

Projektowane rozporządzenie określa sposób nadawania kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, wzory dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, wzory pieczętek stacji kontroli pojazdów oraz wysokość opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

Regulacje dotyczące nadawania kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów oraz określające wzór pieczętek stacji kontroli pojazdów obecnie wydawane są na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym stosownie do przepisów rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o której mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu nadawania kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, wzorów pieczętek stacji kontroli pojazdów oraz wysokości opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów</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 Maciej Bożyk, maciej.bozyk@mi.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MI, tel. 22 630-13-29</p>	<p>Data sporządzenia 10 października 2018 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury -----</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia realizuje delegację art. 86k ust. 1 pkt 3, 4 i pkt 5 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990).

Przepisy niniejszego rozporządzenia określają sposób nadawania kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, wzory dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, wzory pieczętek stacji kontroli pojazdów oraz wysokość opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

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

Przedmiotowy projekt rozporządzenia dostosowuje wzory wniosków i zaświadczeń oraz wzór pieczętek stacji kontroli pojazdów do zmian wprowadzonych na poziomie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Ponadto wprowadzone zmiany dostosowują numerację i nazewnictwo do przepisów ww. projektu ustawy.

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

Prace nad przepisami niniejszego rozporządzenia stanowią konsekwencję projektowanej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa nowelizacja wdraża do krajowego porządku prawnego 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).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Bezpośrednie
Transportowy Dozór Techniczny	-	-	Bezpośrednie
Użytkownicy pojazdów	19 mln	SAMAR	Pośrednie
Starostowie	380	GUS	Pośrednie

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

Projektowane rozporządzenie stanowi załącznik do prac legislacyjnych związanych z ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
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. N.S.Z.Z. Kierowców i Pracowników Zaplecza Technicznego Motoryzacji,
19. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
20. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
21. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
22. Związek Dilerów Samochodów,
23. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego,
24. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
25. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
26. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
27. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
28. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR,
29. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
30. Stowarzyszenie Doradców ds. Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych Koleją,
31. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa,
32. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o.,
33. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal,
34. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
35. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
36. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
37. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),
38. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
39. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu,
40. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie,
41. TÜV Rheinland Polska,
42. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska,
43. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie,
44. Instytut Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach,
45. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
46. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu),
47. Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie;
48. Rada Dialogu Społecznego.

Projekt rozporządzenia będzie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z ... r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		Skutki							Łącznie (0-10)				
		0	1	2	3	5	10						
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	<u>Wpływy:</u>			-	-	-	-	-					
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
				-	-	-	-	-					
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
X nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wejście w życie rozporządzenia po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie dotyczy.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów oraz
przeprowadzaniem badań technicznych**

Na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 5 lit. b–e i pkt 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wysokość opłat za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86b ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) wysokość opłat za sprawdzenie uzupełniające, o którym mowa w art. 86g ust. 2 ustawy;
- 3) wysokość opłat za przeprowadzenie badań technicznych, o których mowa w art. 81 ust. 1, i badań technicznych tramwajów i trolejbusów;
- 4) sposób ustalania wysokości opłat za przeprowadzenie badań technicznych.

§ 2. 1. Za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86b ust. 6 ustawy, pobiera się opłatę w wysokości 700 zł.

2. Za sprawdzenie uzupełniające, o którym mowa w art. 86g ust. 2 ustawy, pobiera się opłatę w wysokości 300 zł za każdy element podlegający sprawdzeniu, jednakże nie więcej niż 700 zł za całość sprawdzenia uzupełniającego.

§ 3. 1. Za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów pobiera się opłaty w wysokości ustalonej na podstawie tabeli opłat za badania techniczne pojazdów oraz czynności z tym związane, zwanej dalej „tabelą opłat”, stanowiącej załącznik do rozporządzenia.

2. W przypadku badania technicznego właściwą pozycję w tabeli opłat ustala się na podstawie kategorii pojazdu i rodzaju pojazdu, podrodzaju wpisanych w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie. W przypadku gdy pojazd nie ma określonej kategorii pojazdu i rodzaju, podrodzaju pojazdu wpisanych do dowodu

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

rejestracyjnego lub odpowiadającego mu dokumentu, diagnosta dokonuje określenia właściwej pozycji w tabeli opłat na podstawie opisu kategorii pojazdu określonej w załączniku nr 2 do ustawy.

3. W przypadku badania pojazdów, o których mowa w punkcie 1.11–1.13 tabeli opłat, właściwą pozycję w tabeli opłat ustala się jedynie na podstawie rodzaju, podrodzaju pojazdu wpisanego w dowodzie rejestracyjnym lub odpowiadającym mu dokumencie.

4. Kwota opłaty pobieranej przy ponownym sprawdzeniu usterek nie może przekroczyć kwoty opłaty za badanie okresowe pojazdu.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.²⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. poz. 2261, z 2005 r. poz. 1302, z 2009 r. poz. 1233 oraz z 2016 r. poz. 1074), które traci moc z dniem ... w związku z wejściem w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załącznik
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

**TABELA OPŁAT ZA BADANIA TECHNICZNE POJAZDÓW ORAZ CZYNNOSCI Z TYM
ZWIĄZANE**

Lp.	Rodzaj badania/czynności		Oplata w zł (zawiera podatek od towarów i usług)
	Kategoria pojazdu/opis badania/ czynności	Rodzaj/podrodzaj pojazdu	
1	2	3	4
1.	Okresowe badanie techniczne (w tym: okresowe badanie techniczne po raz pierwszy z wydaniem dokumentu identyfikacyjnego pojazdu)		-
1.1	L1e L2e L3e	motorower	50
	L4e L5e	motocykl	62
1.2	L6e L7e	samochodowy inny	62
1.3	M ₁	samochód osobowy samochód specjalny	98
	N ₁	samochód ciężarowy samochód specjalny ciągnik samochodowy	

1.4	M ₂		autobus	199
	M ₃		samochód specjalny	153
	N ₂		samochód ciężarowy	176
N ₃	samochód specjalny ciągnik samochodowy			
1.5	O ₁		przyczepa lekka/ przyczepa lekka marki SAM	72
1.6	O ₂		przyczepa/naczepa ciężarowa	78
			przyczepa/naczepa specjalna	
1.7	O ₃		przyczepa/naczepa ciężarowa	163
			przyczepa/naczepa specjalna	
1.8	O ₄		przyczepa/naczepa ciężarowa przyczepa/naczepa specjalna	177
1.9	R ₁	(każda z tych kategorii z indeksem „a” lub „b”, w zależności od konstrukcyjnej prędkości) - „a” dla przyczep o maksymalnej	przyczepa ciężarowa rolnicza	40
	R ₂		przyczepa ciężarowa rolnicza	50
	R ₃		przyczepa ciężarowa rolnicza	70
	R ₄		przyczepa ciężarowa rolnicza	70

		prędkości konstrukcyjnej mniejszej lub równej 40 km/h „b” dla przyczep o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 40 km/h		
1.10	C ₁ , C ₂ , C ₃ , C ₄ , C ₅		ciągnik rolniczy (gąsienicowy)	62
	T ₁ , T ₂ , T ₃ , T ₄ , T ₅		ciągnik rolniczy	
1.11	-		pojazd wolnobieżny-kolejka turystyczna ciągnik rolniczy-kolejka turystyczna przyczepa-kolejka turystyczna	62
1.12	-		tramwaj silnikowy	330
			tramwaj doczepny czynny	250
			tramwaj doczepny bierny	110
			tramwaj wieloczołowy	395

		tramwaj dwukierunkowy	395
		tramwaj dwukierunkowy – wieloczołowy	395
1.13	Badania w części elektrycznej ¹⁾	trolejbus	115
		Trolejbus wieloczołowy	150
1.14	Pojazd przystosowany do zasilania gazem (za warunki dodatkowe wchodzące w zakres badania okresowego)	-	63
1.15	Pojazd elektryczny i hybrydowy (za warunki dodatkowe wchodzące w zakres badania okresowego)	-	63
1.16	Ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny, przyczepa, wchodzące w skład kolejki turystycznej (za wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5a ustawy)	-	62
1.17	Za sporządzenie dokumentu identyfikacyjnego pojazdu (DIP) w przypadku badania, o którym mowa w art. 81 ust. 3 ustawy	-	83
1.18	Dodatkowa opłata za okresowe badanie techniczne wykonywane po upływie 45 dni od wyznaczonej daty badania technicznego	-	50% stawki określonej w pkt 1.1 do 1.16 ²⁾
2.	Dodatkowe badanie techniczne pojazdu		
2.1	skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska	-	20 x liczba usterek wymienionych w pokwitowaniu ³⁾

2.2	skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego, który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z wyłączeniem badania lp 2.4, lub noszącego ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, w tym kół, zawieszenia, układów poduszek powietrznych, układu kierowniczego lub hamulcowego		-	94
2.3	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji		-	60
2.4	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu, jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym lub narusza wymagania ochrony środowiska		-	94
	2.4.1.	jeżeli w przypadku badania, o którym mowa w lp 2.4, stwierdzono wyłącznie naruszenie wymagań ochrony środowiska	-	20
2.5	który ma być używany jako taksówka		-	42
2.6	przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany		-	50
2.7	do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego		-	48
2.8	odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych		-	85

2.9.	w którym została dokonana naprawa wynikająca ze szkody istotnej	-	50
2.10	w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego	-	94
2.11	dla którego określono wymagania techniczne w przepisach o podatku od towarów i usług, o podatku dochodowym od osób fizycznych, o podatku dochodowym od osób prawnych	-	50
2.12	autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi,	-	126
2.13	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy	-	35
2.14	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w celu sprawdzenia prawidłowości konstrukcyjnego ograniczenia prędkości ciągnika rolniczego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, do prędkości 25km/h	-	35
2.15	skierowanego przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu w przypadku przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska	-	20
2.16	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	-	90 x liczba rozpoczętych roboczo-godzin diagnosty

	specjalny, z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6 ustawy, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem			
2.17	wyposażonego w blokadę alkoholową	-	50	
3.	Badanie co do zgodności pojazdu zabytkowego z warunkami technicznymi		200	
4.	Inne czynności			
	-			
4.1	Ponowne sprawdzenie zespołów i układów w pojeździe, w których stwierdzono usterki w trakcie badania technicznego	skuteczności i równomierności działania hamulców	-	20
		ustawienia i natężenia świateł drogowych i świateł mijania	-	14
		połączeń układu kierowniczego oraz jałowego ruchu koła kierownicy, luzów w zawieszeniu	-	20
		toksyczności spalin	-	14
		poziomu hałasu	-	20
		geometrii kół jednej osi	-	36
		działania amortyzatorów jednej osi	-	14
		wszystkie inne usterki łącznie	-	20
		skuteczności działania hamulców tramwaju	-	120

		skuteczności działania hamulca elektrodynamicznego trolejbusu	-	50
		wszystkie inne usterki łącznie	-	20

1) Badanie w części mechanicznej trolejbusu według stawek jak dla autobusu.

2) Opłata pobierana jest niezależnie od stawki określonej w lp. 1.1 do 1.16.

3) Nie więcej niż jak za okresowe badanie techniczne dla danej kategorii pojazdu wg lp. 1.1 do 1.10, a w odniesieniu do lp. 1.11 - nie więcej niż za okresowe badanie techniczne dla danego rodzaju/podrodzaju pojazdu. W przypadku autobusu - jak za okresowe badanie techniczne.

UZASADNIENIE

Podstawą prawną do wydania projektowanego rozporządzenia jest art. 86k ust. 1 pkt 5 lit. b–e i pkt 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990).

Przedmiotowy projekt rozporządzenia zastępuje dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. poz. 2261, z 2005 r. poz. 1302, z 2009 r. poz. 1233 oraz z 2016 r. poz. 1074). Projekt rozporządzenia określa wysokość opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów, oraz wysokość opłat za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, jak i sprawdzenie uzupełniające stacji kontroli pojazdów.

Decyzją kierownictwa resortu wysokość opłat za przeprowadzenie badań technicznych pojazdów zachowano na dotychczasowym poziomie.

Jednocześnie przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów będą pobierać „opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie” w przypadku badań technicznych pojazdów po upływie 45 dni od wyznaczonej daty badania. Opłaty te pobiera się niezależnie od opłaty za przeprowadzenie badania technicznego w wysokości odpowiadającej 50% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego i będą one stanowiły przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

Odnosząc się do sprawdzenia stacji kontroli pojazdów należy wskazać, że zgodnie z art. 86b ust. 6 dodawanym ustawą z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...), Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza na wniosek przedsiębiorcy, za opłatą, sprawdzenie stacji kontroli pojazdów w zakresie posiadania wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących przeprowadzanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań, przed wydaniem decyzji o wpisaniu stacji kontroli pojazdów do rejestru. Ponadto przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany uzyskać nowy wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, w przypadku zmiany zakresu przeprowadzanych badań technicznych oraz zmiany stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów. Dla uzyskania tego wpisu niezbędne jest sprawdzenie uzupełniające stacji kontroli pojazdów w tym zakresie. W projekcie przyjęto że koszt

sprawdzenia stacji kontroli pojazdów wynosi 700 zł w przypadku sprawdzenia uzupełniającego koszt wynosi 300 zł za każdy element podlegający sprawdzeniu, jednakże nie więcej niż 700 zł za całe sprawdzenie uzupełniające.

Przedkładany projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

Projektowana regulacja nie jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych</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 Michał Krasowski, michal.krasowski@mi.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MI, tel. (22) 630-17-33.</p>	<p>Data sporządzenia 10 października 2018 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe.</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury -----</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ma na celu określenie:

- nowej wysokości opłaty za:
 - sprawdzenie stacji kontroli pojazdów wydawane przez Transportowy Dozór Techniczny w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących przeprowadzanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami technicznymi,
 - sprawdzenie uzupełniające stacji kontroli pojazdów;
- stawek za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów.

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

Nowa propozycja znacznie upraszcza system pobierania opłat za badania techniczne pojazdów poprzez odniesienie się przede wszystkim do kategorii pojazdów i rodzaju, podrodzaju pojazdów, co jest ogólnoeuropejską tendencją. Ich zastosowanie na użytek systemu poboru opłat pozwoli zapewnić spójność z aktualnymi rozwiązaniami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) oraz przepisami wykonawczymi dotyczącymi zakresu i sposobu wykonania badań technicznych, zapewniając prawidłowość ich pobierania przez diagnostów w toku przeprowadzanych badań technicznych pojazdów.

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

W niektórych państwach członkowskich stawki za badania techniczne są również określane w drodze regulacji prawnych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Transportowy Dozór Techniczny	Bezpośrednie
Użytkownicy pojazdów	19,6 mln	Źródło – PZPM	Bezpośrednie
Transportowy Dozór Techniczny	-	-	Bezpośrednie

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

Projektowane rozporządzenie stanowi załącznik do prac legislacyjnych związanych z ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,

Transportowy Dozór Techniczny	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,539 mln
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,049	0,539 mln
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Źródła finansowania	Podatek od towarów i usług uiszczany przez stacje kontroli pojazdów za badania techniczne pojazdów od użytkowników pojazdów
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>W odniesieniu do sprawdzenia stacji kontroli pojazdów przez Transportowy Dozór Techniczny (TDT), w 2018 r. kwota ta wyniesie 700 zł. Zgodnie z art. 60 ust. 1 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040) TDT wpłaca 30% z zysku do budżetu państwa. Sprawdzenie stacji kontroli pojazdów będzie dotyczyło tylko nowych stacji kontroli pojazdów. Przyjmuje się, że w ciągu roku TDT dokona sprawdzenia wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych w 200 nowych stacjach kontroli pojazdów. Wpływ do budżetu z tego tytułu będzie następujący:</p> <p>700 zł – kwota za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów w 2019 r. 700 zł x 30%=210 zł – wpływ do budżetu z tytułu sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w 2019 r. 210 zł x 200=42000 zł – szacowana liczba sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w 2019 r. Ponadto za sprawdzenie uzupełniające stacji kontroli pojazdów pobiera się opłatę w wysokości 300 zł, 300 zł x 30% = 90 zł. Przyjmuje się, że TDT dokona 80 uzupełniających sprawdzeń stacji kontroli pojazdów w 2019 r. 90 zł x 80=7200 zł – szacowana liczba sprawdzeń uzupełniających stacji kontroli pojazdów w 2019 r. 42000 zł + 7200 zł = 0,049 mln zł. W pkt (0) przyjęto 0,049 mln zł. Stawki za badania techniczne określone w dotychczasowych przepisach zostały zachowane na dotychczasowym poziomie.</p>

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 tys. zł, ceny stałe z 2016 r.)	duże przedsiębiorstwa/ sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów							
	Wpływy Transportowego Dozoru Technicznego	0,11 mln	0,11 mln	0,11 mln	0,11 mln	0,11 mln	0,11 mln	1,21 mln
	KOSZT:							

	po stronie użytkownika pojazdu							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Wpływy TDT z tytułu opłat za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów zawarto w pkt 7 tabeli. 700 zł – kwota za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów w 2019 r. 700 zł x 70% = 490 zł – wpływ do TDT z tytułu sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w 2019 r. 490 zł x 200 = 98000 zł – szacowana liczba sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w 2019 r. Ponadto za sprawdzenie uzupełniające stacji kontroli pojazdów pobiera się opłatę w wysokości 300 zł, 300 zł x 70% = 210 zł. Przyjmuje się, że TDT dokona 80 uzupełniających sprawdzeń stacji kontroli pojazdów w 2019 r. 210 zł x 80 = 16800 zł – szacowana liczba sprawdzeń uzupełniających stacji kontroli pojazdów w 2019 r. 98000 zł + 16800 zł = 0,11 mln zł – wpływ do TDT z tytułu sprawdzenia stacji. Stawki za badania techniczne określone w dotychczasowych przepisach zostały zachowane na dotychczasowym poziomie.</p>							
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
X nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								
Brak wpływu.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
<input 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		
Omówienie wpływu		Brak wpływu.						

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego
Wejście w życie rozporządzenia po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?
Nie dotyczy.
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI¹⁾, MINISTRA FINANSÓW²⁾ ORAZ
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ³⁾

z dnia

**w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej,
Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny oraz wzorów dokumentów
stosowanych przy tych badaniach**

Na podstawie art. 86m ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 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.

2. Przepisy rozporządzenia stosuje się 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, Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową, Państwowej Straży Pożarnej oraz pojazdów należących do obcych sił zbrojnych, przebywających na

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 97 i 225).

²⁾ Minister Finansów kieruje działem administracji rządowej – finanse publiczne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Finansów (Dz. U. poz. 92).

³⁾ Minister Obrony Narodowej kieruje działem administracji rządowej – obrona narodowa, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. poz. 99).

terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie umów międzynarodowych, o których mowa w art. 73 ust. 2b ustawy, zwanych dalej „pojazdami”.

§ 2. Nadzór nad komórkami organizacyjnymi i stacjami kontroli pojazdów przeprowadzającymi badania techniczne pojazdów sprawują:

- 1) Szefostwo Służby Czołgowo-Samochodowej Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej,
- 2) Komenda Główna Policji – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Policji,
- 3) jednostka organizacyjna Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego właściwa w sprawach logistyki – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- 4) jednostka organizacyjna Agencji Wywiadu właściwa w sprawach logistyki – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Agencji Wywiadu,
- 5) jednostka organizacyjna Służby Kontrwywiadu Wojskowego właściwa w sprawach logistycznych – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Służby Kontrwywiadu Wojskowego,
- 6) jednostka organizacyjna Służby Wywiadu Wojskowego właściwa w sprawach logistycznych – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Służby Wywiadu Wojskowego,
- 7) jednostka organizacyjna Centralnego Biura Antykorupcyjnego właściwa do spraw logistyki – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Centralnego Biura Antykorupcyjnego,
- 8) Zastępca Służby Ochrony Państwa – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Służby Ochrony Państwa,
- 9) Biuro Techniki i Zaopatrzenia Komendy Głównej Straży Granicznej – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Straży Granicznej,
- 10) Zastępca Szefa Krajowej Administracji Skarbowej – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Krajowej Administracji Skarbowej,

11) Biuro Logistyki Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej – w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów zlokalizowanych w obiektach Państwowej Straży Pożarnej – zwane dalej „jednostkami nadzorującymi”.

§ 3. 1. Na wniosek kierownika komórki lub jednostki organizacyjnej, której stacja kontroli pojazdów podlega, kierownicy jednostek nadzorujących, o których mowa w § 2, wydają upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, jeżeli stacja ta:

- 1) spełnia wymagania techniczno-organizacyjne określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 2) zatrudnia co najmniej jednego diagnostę;
- 3) jest zlokalizowana w obiektach Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Ochrony Państwa, Krajowej Administracji Skarbowej.

2. Wzór wniosku, o którym mowa w ust. 1, jest określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

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

4. Upoważnienie, o którym mowa w ust. 1, zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania.

§ 4. 1. Stacja kontroli pojazdów prowadzi następującą dokumentację:

- 1) rejestr badań technicznych pojazdów, w którym zamieszcza się dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu;
- 2) karty okresowej kontroli eksploatacyjnej urządzeń lub przyrządów kontrolno-pomiarowych stanowiących wyposażenie stanowisk kontrolnych.

2. Dokumentację, o której mowa w ust. 1, stacja kontroli pojazdów może prowadzić w postaci elektronicznej.

3. Wzór rejestru badań technicznych pojazdów jest określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

4. Wzór karty okresowej kontroli eksploatacyjnej urządzenia lub przyrządu kontrolno-pomiarowego stanowiącego wyposażenie stanowiska kontrolnego jest określony w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

5. Stacja kontroli pojazdów wydaje zaświadczenie o:

- 1) przeprowadzeniu badania technicznego pojazdu;
- 2) przeprowadzeniu dodatkowego badania technicznego pojazdu przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych, jeżeli stacja kontroli pojazdów została upoważniona do badania takiego pojazdu.

6. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu jest określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunków i trybu ich wydawania. Przepisy § 8 rozporządzenia, o którym mowa w zdaniu pierwszym, stosuje się odpowiednio.

7. Uprawniony diagnosta po stwierdzeniu pozytywnego wyniku badania wpisuje do dowodu rejestracyjnego kolejny termin badania technicznego pojazdu.

8. Wzór oraz sposób wypełnienia zaświadczenia o przeprowadzonym dodatkowym badaniu technicznym pojazdu przeznaczonego do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych jest określony w załączniku nr 8 do rozporządzenia, o którym mowa w ust. 6.

§ 5. 1. Badania techniczne pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i Policji przeprowadza się corocznie. Przepisy art. 81 ust. 2–4 i 13–18 ustawy stosuje się odpowiednio.

2. Badania techniczne innych pojazdów niż określone w ust. 1, użytkowanych w sposób szczególny przeprowadza się na zasadach określonych w art. 81 ust. 2–17 ustawy.

3. Badania techniczne pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej wyłączonych z użytkowania na okres powyżej 12 miesięcy, lecz nie dłuższy niż 61 miesięcy, i poddanych zabiegom konserwacyjnym przeprowadza się bezpośrednio przed rozpoczęciem okresu wyłączenia z użytkowania, zwanego dalej „okresem przechowywania”. Badanie techniczne przeprowadza się także przed kolejnym okresem przechowywania, po upływie wcześniej wyznaczonego okresu przechowywania.

4. Termin następnego badania technicznego pojazdu, o którym mowa w ust. 3, określa diagnosta na podstawie wyciągu z rozkazu dowódcy jednostki organizacyjnej użytkującej pojazd, w którym określono planowany termin okresu przechowywania. Datę kolejnego

badania technicznego wyznacza się z uwzględnieniem 30-dniowego okresu od dnia zakończenia planowanego okresu przechowywania.

5. W przypadku podjęcia decyzji o skróceniu okresu przechowywania pojazdu, pojazd przed dalszą eksploatacją zostaje poddany badaniom technicznym i zostaje wyznaczony nowy termin ważności badań technicznych, na zasadach określonych w ust. 1, w terminie 14 dni od dnia kończącego skrócony okres przechowywania.

6. Badania techniczne pojazdów należących do obcych sił zbrojnych, przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie umów międzynarodowych, o których mowa w art. 73 ust. 2b ustawy, i rejestrowanych przez właściwy organ Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, przeprowadza się zgodnie z przepisami obowiązującymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z uwzględnieniem zapisów zawartych we właściwych umowach międzynarodowych.

7. Dopuszcza się wykonywanie badań technicznych pojazdów, o których mowa w ust. 6, w stacjach kontroli pojazdów w obiektach jednostek organizacyjnych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, po uprzednim zawiadomieniu złożonym do kierownika (dowódcy, szefa, komendanta) jednostki organizacyjnej, któremu stacja kontroli pojazdów podlega, uzgodnieniu terminu tego badania oraz spełnieniu wymagań wynikających z odrębnych przepisów.

8. W badaniach technicznych pojazdów, o których mowa w ust. 7, uprawniony diagnosta uwzględnia odstępstwa od warunków technicznych, które są określone w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

§ 6. Dopuszcza się możliwość przeprowadzenia badania technicznego pojazdów w stacjach kontroli pojazdów prowadzących działalność, o której mowa w art. 86b ustawy, nieposiadających upoważnienia wydanego na podstawie § 3 ust. 1, jeżeli:

- 1) w obiektach jednostki organizacyjnej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Wywiadu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Ochrony Państwa lub Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową nie ma stacji kontroli pojazdów lub stacja kontroli pojazdów nie posiada uprawnienia do wykonywania badań technicznych danego rodzaju pojazdów albo
- 2) wykonanie badania jest uzasadnione względami służbowymi, organizacyjnymi lub ekonomicznymi.

§ 7. Wymóg certyfikacji zgodności urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych stanowiących wyposażenie stanowiska kontrolnego, dopuszczonych do użytkowania w stacjach kontroli pojazdów, nie dotyczy objętych tym obowiązkiem urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych, które zostały zakupione przed dniem 18 października 2000 r.

§ 8. Upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 9. Do stacji kontroli pojazdów, które w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia posiadały ważne upoważnienie do przeprowadzania badań technicznych, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, nie stosuje się przepisu § 3 ust. 3 pkt 4 załącznika nr 1 do niniejszego rozporządzenia.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

**MINISTER
SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI**

MINISTER FINANSÓW

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

W porozumieniu:

MINISTER INFRASTRUKTURY

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 16 marca 2017 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny (Dz. U. poz. 577 oraz z 2018 r. poz. 1764), które traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 29 pkt 2 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji,
Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

Wymagania techniczno-organizacyjne dla stacji kontroli pojazdów

I. Stanowisko kontrolne

§ 1.

1. Stanowisko kontrolne znajduje się w wydzielonej części pomieszczenia o wymiarach i bramach dostosowanych do wielkości pojazdów (zespołów pojazdów) przewidzianych do badania.

2. Stanowisko kontrolne składa się z:

- 1) płaskiej i poziomej powierzchni mieszczącej badany pojazd (zespół pojazdów), zwanej dalej „ławą pomiarową”, i powierzchni pomocniczej mieszczącej urządzenia i przyrządy pomiarowo-kontrolne;
- 2) kanału przeglądowego i urządzenia do podnoszenia osi pojazdu; kanał przeglądowy może być zastąpiony urządzeniem do podnoszenia całego pojazdu;
- 3) urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych;
- 4) wyposażenia technologicznego;
- 5) stanowiska zewnętrznego do pomiarów akustycznych, zwanego dalej „stanowiskiem zewnętrznym”.

II. Ława pomiarowa

§ 2.

1. Wymiary ławy pomiarowej odpowiadają następującym warunkom:

- 1) długość zapewnia możliwość ustawienia na niej wszystkimi kołami każdego badanego pojazdu oraz umieszczenia przed jego przednimi światłami przyrządu do pomiaru ustawienia i światłości światel oświetleniowych; w przypadku gdy przewiduje się przetaczanie pojazdu podczas pomiaru zbieżności kół, długość ławy powiększa się o długość drogi przetoczenia pojazdu;
- 2) rozstaw krawędzi zewnętrznych nie powinien być mniejszy niż:
 - a) 2,4 m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t,
 - b) 2,8 m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t – przy czym rozstaw krawędzi wewnętrznych powinien odpowiadać szerokości kanału przeglądowego.

2. Nawierzchnia ławy pomiarowej spełnia następujące wymagania:

- 1) dopuszczalne odchylenie od poziomu nie przekracza:
 - a) 3 mm/m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t,
 - b) 4 mm/m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t;
 - 2) na szerokości czynnej rolek urządzenia do kontroli działania hamulców są odporne na ścieranie.
3. Część składową ławy pomiarowej może stanowić urządzenie do podnoszenia całego pojazdu, jeżeli odpowiada warunkom, o których mowa w ust. 2.

III. Kanał przeglądowy

§ 3.

1. Wymiary kanału przeglądowego odpowiadają następującym warunkom:

- 1) długość powinna być większa niż długość pojazdu (zespołu pojazdów) co najmniej o długość schodów prowadzących do kanału, jeżeli znajdują się one na końcu lub początku kanału, a ponadto zapewniać:
 - a) wygodne wykonanie wymaganych oględzin i czynności kontrolnych,
 - b) natychmiastowe opuszczenie kanału przez znajdującego się w nim pracownika – w razie niebezpieczeństwa;
- 2) szerokość na poziomie ławy pomiarowej mieści się w granicach:
 - a) 0,6–0,9 m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t,
 - b) 0,7–1,0 m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t;
- 3) głębokość wynosi od 1,3 m do 1,8 m; wewnątrz kanału przeglądowego znajdują się przesuwne platformy lub stałe boczne stopnie umożliwiające diagnoście zajęcie pozycji podwyższonej.

2. Kanał przeglądowy ma zapewnione odwodnienie oraz wentylację.

3. Kanał przeglądowy jest wyposażony w:

1) oświetlenie:

- a) światło możliwie rozproszone, oświetlające miejsce pracy,
- b) światło skupione o bezpiecznym napięciu zasilania, kierowane w razie potrzeby na elementy pojazdu;

2) półki wewnętrzne na narzędzia i klucze;

3) urządzenie do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu co najmniej:

- a) 20 kN – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t,
- b) 115 kN – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t;

4) podłogę lub obrzeże umożliwiające przeciążenie urządzenia do podnoszenia osi pojazdu o 25% nominalnego udźwigu, przy czym powinno być możliwe ustawienie urządzenia do podnoszenia osi pojazdu również między obrotnicami do kontroli geometrii ustawienia kół.

IV. Urządzenia i przyrządy kontrolno-pomiarowe

§ 4.

1. Stanowisko kontrolne wyposaża się co najmniej w następujące urządzenia i przyrządy:

- 1) urządzenie rolkowe lub urządzenie płytowe (najazdowe) do pomiaru sił hamujących lub w inne urządzenie służące do sprawdzania skuteczności działania hamulców;
- 2) opóźniomierz – w przypadku gdy nie jest możliwe przeprowadzenie badania sił hamujących lub sprawdzenie skuteczności działania hamulców za pomocą urządzeń, o których mowa w pkt 1;
- 3) przyrząd do pomiaru zbieżności kół jezdnych lub urządzenie do kontroli prawidłowości ustawienia kół jezdnych;
- 4) przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia powietrza w ogumieniu;
- 5) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł;
- 6) miernik poziomu dźwięku;
- 7) dymomierz;
- 8) przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd – przyczepa;
- 9) przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy; dotyczy to stacji, których zakres badań obejmuje przyczepy;
- 10) urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnymi pojazdu;
- 11) wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym;
- 12) zestaw narzędzi monterskich;
- 13) podstawowy zestaw przyrządów mierniczych ogólnego przeznaczenia;
- 14) czytnik informacji diagnostycznych do układu OBDII/EOBD.

2. Stanowisko kontrolne w okręgowej stacji kontroli pojazdów oraz stacji, o której mowa w art. 86a ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wyposaża się w urządzenia i przyrządy, o których mowa w ust. 1, a ponadto co najmniej w:

- 1) przyrząd do kontroli geometrii ustawienia kół i osi pojazdu,
- 2) urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t,
- 3) urządzenie lub przyrząd do kontroli instalacji zasilania gazem pojazdu samochodowego,
- 4) komplet kluczy dynamometrycznych w zakresie od 20 do 400 Nm
– jeżeli zakres badań technicznych prowadzonych przez daną stację wymaga stosowania tych przyrządów lub urządzeń.

3. Dopuszcza się wyposażenie stanowiska kontrolnego w okręgowej stacji kontroli pojazdów w legalizowaną wagę samochodową.

4. Urządzenia i przyrządy mogą stanowić część wspólną wyposażenia kilku stanowisk kontrolnych, jeżeli istnieje możliwość wykonania badania technicznego zgodnie z wymaganiami w tym zakresie.

§ 5.

Warunki dopuszczenia urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych, stanowiących wyposażenie stanowiska kontrolnego do użytkowania w stacjach kontroli pojazdów, określają przepisy wydane na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

V. Wyposażenie technologiczne

§ 6.

Wyposażenie technologiczne stanowiska kontrolnego obejmuje co najmniej:

- 1) ogólne oświetlenie elektryczne oraz punkty odbioru energii elektrycznej o napięciu zapewniającym prawidłowe działanie urządzeń i przyrządów stanowiska kontrolnego i napięciu bezpiecznym z możliwością

- poboru mocy wystarczającej do zasilania eksploatowanych urządzeń i przyrządów kontrolno-pomiarowych;
- 2) instalację sprężonego powietrza o ciśnieniu roboczym co najmniej 0,6 Mpa;
 - 3) doprowadzenie wody ciepłej lub nagrzewanej miejscowo do umywalki do mycia rąk;
 - 4) odpływ ogólny ścieków przez łapacz błota, olejów i paliw lub odpływ ścieków z kanałów przez łapacz błota, olejów i paliw do kanalizacji ogólnej lub system odwadniania kubelkowego;
 - 5) wentylację:
 - a) naturalną oraz mechaniczną nawiewno-wywiewną zapewniającą dodatkową awaryjną wymianę powietrza, przy czym stanowisko kontrolne wyposaża się w alarmowy czujnik niedopuszczalnego poziomu stężenia tlenu węgla, który automatycznie uruchamia tryb awaryjny wentylacji,
 - b) indywidualne wyciągi spalin z końcówkami na rury wydechowe, o wydajności dostosowanej do rodzajów badanych pojazdów;
 - 6) ogrzewanie pomieszczenia;
 - 7) alarmowy czujnik nadmiernego poziomu stężenia gazu płynnego i ziemnego w stacji kontroli pojazdów przeprowadzającej badania pojazdów przystosowanych do zasilania gazem.

VI. Stanowisko zewnętrzne

§ 7.

1. Stanowisko zewnętrzne powinno znajdować się na zewnątrz pomieszczenia stacji kontroli pojazdów oraz innych pomieszczeń.
2. Wymiary stanowiska zewnętrznego nie są mniejsze niż:
 - 1) $7,0 \times 8,0$ m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne motocykla i motoroweru;
 - 2) $8,5 \times 10,5$ m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t;
 - 3) $8,5 \times 12,5$ m – w odniesieniu do stacji przeprowadzającej badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.
3. Nawierzchnia stanowiska zewnętrznego powinna być utwardzona (np. beton, asfalt).

WZÓR

Wniosek o wydanie upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów

.....
(pieczęć jednostki lub
komórki organizacyjnej)

..... dnia

Na podstawie § rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny

.....
(nazwa jednostki lub komórki organizacyjnej)

zwraca się o wydanie upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów jako:

1) *okręgowa stacja kontroli pojazdów w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.),

2) *podstawowa stacja kontroli pojazdów, o której mowa w art. 86a ust.2 pkt 1–3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

1. Jednostka spełnia wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny, w tym dysponuje stanowiskami kontrolnymi do przeprowadzania badań technicznych pojazdów rodzaju (należy podać maksymalne wymiary zewnętrzne pojazdu – długość, wysokość, szerokość – w rozumieniu pkt 2 załącznika I do 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 (Dz. Urz. UE L 263 z 9.10.2007, str. 1, z późn. zm.⁵⁾), przewidzianego do badania na danym stanowisku oraz liczbę stanowisk):

1)* okręgowa stacja kontroli pojazdów w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

dł:.....szer.:, wys.:, liczba stanowisk:.....;

2)* podstawowa stacja kontroli pojazdów, o której mowa w art. 86a ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

dł:.....szer.:, wys.:, liczba stanowisk:.....;

wyposażonymi w**:

1) płaską i poziomą powierzchnię stanowiska kontrolnego (liczba i wymiary)

.....
kanał przeglądowy i urządzenie do podnoszenia osi pojazdu lub urządzenie do podnoszenia całego pojazdu (liczba i długość kanałów, liczba i rodzaj dźwigników, marka, typ, numer fabryczny, rok produkcji)

2) urządzenie do sprężania powietrza (wytwarzane ciśnienie i liczba punktów do pompowania kół)

3) indywidualne wyciągi spalin (liczba, wydajność oraz sposób ogólnej wentylacji stanowisk)

⁵⁾ Zmiany wymienionej dyrektywy zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 292 z 31.10.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 35 z 4.02.2009, 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 5.12.2009, str. 36, Dz. Urz. UE L 72 z 20.03.2010, str. 17, Dz. Urz. UE L 110 z 1.05.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 53 z 26.02.2011, str. 4, Dz. Urz. UE L 167 z 25.06.2011, str. 1, Dz. Urz. UE L 185 z 15.07.2011, str. 30, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2012, str. 24, Dz. Urz. UE L 126 z 15.05.2012, str. 15, 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 8.03.2013, str. 1, 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 8.03.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 158 z 27.05.2014, str. 131, Dz. Urz. UE L 315 z 1.11.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 9 z 15.01.2015, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 28 z 4.02.2015, 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.

4) urządzenia i przyrządy kontrolno-pomiarowe:

a) urządzenia do badania skuteczności i równomierności działania hamulców

b) opóźniomierz

c) przyrząd do pomiaru zbieżności kół jezdnych (urządzenie do kontroli prawidłowości ustawienia kół jezdnych)

d) przyrząd do pomiaru i regulacji ciśnienia w ogumieniu

e) przyrząd do pomiaru ustawienia i światłości świateł

f) miernik poziomu dźwięku

g) dymomierz

h) przyrząd do kontroli złącza elektrycznego pojazd – przyczepa

i) przyrząd do wymuszania kontrolowanego nacisku na mechanizm sterowania hamulcem najazdowym przyczepy

j) urządzenie do wymuszania szarpnięć kołami jezdnych pojazdu

k) wieloskładnikowy analizator spalin silników o zapłonie iskrowym

l) przyrząd do kontroli geometrii ustawienia kół i osi pojazdu

m) urządzenie do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t

n) urządzenie lub przyrząd do kontroli instalacji zasilania gazem pojazdów samochodowych

o) zestaw narzędzi monterskich

p) podstawowy zestaw przyrządów mierniczych ogólnego przeznaczenia

q) komplet kluczy dynamometrycznych

r) czytnik informacji diagnostycznych do układu OBDII/EOBD

s) legalizowaną wagę samochodową

t) inne

2. Do wykonywania badań technicznych pojazdów proponuje się wyznaczenie następujących przeszkolonych diagnostów:

Lp.	Imię i nazwisko	Stanowisko	Wykształcenie	Odbyte szkolenia	Proponowany zakres upoważnienia
1					
2					
3					
.....					

3. Do wniosku załącza się poświadczone przez składającego za zgodność ze stanem rzeczywistym:

- 1) szkic sytuacyjny obiektu oraz rysunki technologiczne stanowisk kontrolnych wraz z opisem potwierdzającym spełnienie wszystkich wymogów określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny;
- 2) kserokopię zezwolenia starosty na przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, jeżeli stacja kontroli pojazdów zezwolenie takie otrzymała;
- 3) kserokopię uprawnienia diagnosty.

.....
(podpis i pieczętka kierownika
jednostki lub komórki organizacyjnej)

* Niepotrzebne skreślić.

** Dla przyrządów i urządzeń podlegających certyfikacji podaje się numer certyfikatu lub datę zakupu, jeżeli podlegają zwolnieniu zgodnie z § 7 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny, typ, nazwę producenta, rok produkcji i numer fabryczny (jeżeli występuje).

WZÓR

Upoważnienie nr
do przeprowadzania badań technicznych pojazdów

.....
(pieczęć jednostki
nadzorującej)

.....
(data wydania)

Na podstawie § rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny (Dz. U. poz.)

upoważniam
(określenie stacji kontroli)

z siedzibą
do przeprowadzania badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Ochrony Państwa oraz Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową na warunkach niżej podanych:

1. Jako:

- 1) * okręgową stację kontroli pojazdów w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990);
- 2)* podstawową stację kontroli pojazdów, o której mowa w art. 86a ust. 2 pkt 1–3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;

2. Do przeprowadzania badań technicznych pojazdów, objętych upoważnieniem, wyznaczam następujących diagnostów:

- 1) ;
(imię, nazwisko, stanowisko – zakres upoważnienia, numer
uprawnienia diagnosty)
- 2)

Stacja kontroli pojazdów ponosi pełną odpowiedzialność za prawidłowość przeprowadzanych badań technicznych pojazdów oraz zgodność wystawianych dokumentów ze stanem faktycznym.

Stacja kontroli pojazdów wymieniona w upoważnieniu przyjmuje przeprowadzanie badań technicznych pojazdów na warunkach w nim określonych.

.....dnia

.....
(kierownik jednostki
organizacyjnej)

*Niepotrzebne skreślić.

WZÓR

Rejestr badań technicznych pojazdów

Numer kolejny rejestru	Data badania	Marka	Numer rejestracyjny pojazdu	Numer identyfikacyjny (VIN) lub nadwozia/podwozia - ramy	Rodzaj pojazdu	Data pierwszej rejestracji w kraju/za granicą	Wynik badania	Uwagi
		typ, model handlowy	seria i numer dowodu rejestracyjnego	nr silnika	rodzaj badania, czynności	termin następnego badania	imię, nazwisko diagnosty, nr uprawnienia diagnosty	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Uwagi:

W rubryce „Wynik badania” wpisuje się symbol wyniku badania:

„P” - pojazd spełnia wymagania techniczne art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990),

„N” - pojazd nie spełnia wymagań technicznych art. 66 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz w przypadku zatrzymania dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) podać cyframi termin ważności zezwolenia na używanie pojazdu (np. 07.11.96),

„X” - nie dotyczy.

W przypadku wydawania zaświadczenia należy to zaznaczyć w rubryce „seria i numer dowodu rejestracyjnego” symbolem „Z” (numer zaświadczenia jest identyczny z numerem rejestru).

WZÓR

Nr ewidencyjny
.....
(pieczętka jednostki organizacyjnej)

Karta okresowej kontroli eksploatacyjnej urządzenia lub przyrządu kontrolno-pomiarowego stanowiącego wyposażenie stanowiska kontrolnego

Przeznaczenie i rodzaj urządzenia (przyrządu) *
Marka, typ*
Nr fabryczny, rok produkcji
Data rozpoczęcia eksploatacji
Uwagi

.....
(miejsowość) (data)
.....
(kierownik jednostki organizacyjnej, której stacja

Lp.	Data	Wykonane czynności, wyniki kontroli, podjęte decyzje	Podpis i pieczętka imienna osoby przeprowadzającej kontrolę eksploatacyjną	Podpis i pieczętka kierownika jednostki organizacyjnej lub osoby upoważnionej
1	2	3	4	5

kontroli pojazdów podlega, lub osoba upoważniona)

*Zgodnie z treścią certyfikatu zgodności.

Lista odstępstw od warunków technicznych

1. Światła mijania bez wyraźnej granicy światła i cienia (asymetryczne), nieprawidłowa asymetria (tylko ruch lewostronny).
2. Światła mijania i drogowe niespełniające wymagań dotyczących połączeń elektrycznych (w stosunku do regulaminów EKG ONZ (UN ECE)), własności świetlnych i innych warunków, określonych przepisami polskiego prawa.
3. Czerwone światła kierunkowskazów tylnych.
4. Brak świateł przeciwmgłowych tylnych lub nieprawidłowe usytuowanie tych świateł (tylko ruch lewostronny).
5. Żółte światła pozycyjne przednie.
6. Kierunkowskazy przednie połączone w jednej obudowie (zblokowane) z przednimi światłami pozycyjnymi.
7. Czerwony kolor ostatniego – licząc od przodu pojazdu – samodzielnego światła pozycyjnego boczego.
8. Różnice w charakterystykach świateł sygnałowych (w stosunku do regulaminów EKG ONZ (UN ECE)).
9. Kierownica umieszczona po prawej stronie (tylko ruch lewostronny).
10. Brak numeru VIN, jeżeli pojazd posiada nadany przez producenta numer nadwozia, podwozia lub ramy.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 86m ust. 6 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC65).

Potrzeba wydania rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny wynika ze zmiany jednostki redakcyjnej z art. 86 ust. 4 na art. 86m ust. 6 w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC65).

Procedowane rozporządzenie nie wprowadza istotnych zmian w stosunku do aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Rozwoju i Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej z dnia 16 marca 2017 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny (Dz. U. poz. 577, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia 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 (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt aktu normatywnego nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Ministra Obrony Narodowej w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji Ministerstwo Finansów Ministerstwo Obrony Narodowej Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia 12 października 2018 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac:</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność ponownego wydania projektowanego rozporządzenia wynika ze zmiany delegacji ustawowej art. 86m ust.6 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC65).

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

Ponowne wydanie rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny z dnia 16 marca 2017 (Dz. U. poz. 577).

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

Problematyka objęta niniejszym projektem pozostaje poza zakresem prawa Unii Europejskiej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej, Policja, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencja Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralne Biuro Antykorupcyjnego, Służba Ochrony Państwa, Straż Granicznej i Krajowa Administracja Skarbowa, Służba Celno-Skarbową			

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

Procedowane rozporządzenie stanowi załącznik do prac legislacyjnych związanych z ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) – w Biuletynie

Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2018 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Procedowane rozporządzenie nie wpłynie na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.												

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

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
Niemierzalne									

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie procedowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie procedowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Procedowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ze względu na przedmiot regulacji nie jest przewidziana ewaluacja projektu tym samym nie przewiduje się stosowania mierników dla tej ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

**w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, wymagań dla
ośrodków szkolenia oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych²⁾**

Na podstawie art. 86y ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia;
- 2) sposób nadawania ośrodkowi szkolenia numeru ewidencyjnego;
- 3) program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 4) tryb, szczegółową formę, warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego;
- 5) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnej;
- 6) tryb i sposób rozpatrywania wniosku o ponowną ocenę części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego;
- 7) sposób i warunki przeprowadzania seminariów dla wykładowców;
- 8) sposób postępowania z dokumentami związanymi z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych i warsztatów doskonalenia zawodowego oraz wzory stosowanych dokumentów;
- 9) sposób prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia diagnostów;
- 10) wzór:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51).

- a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
- b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia;

11) wysokość opłat za:

- a) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
- b) egzamin kwalifikacyjny,
- c) uczestnictwo w seminariach dla wykładowców.

§ 2. Ośrodek szkolenia powinien spełniać następujące wymagania:

1) posiadać pomieszczenie biurowe:

- a) umożliwiające przechowywanie dokumentacji związanej ze szkoleniem w sposób uniemożliwiający dostęp osób postronnych,
- b) wyposażone w komputer z dostępem do Internetu i poczty elektronicznej;

2) sala wykładowa powinna być:

- a) wyposażona w stoliki i miejsca siedzące dla osób biorących udział w szkoleniu,
- b) przystosowana do szkolenia minimum 10 osób jednocześnie,
- c) oświetlona, ogrzewana i przewietrzana,
- d) odizolowana od innych pomieszczeń,
- e) wyposażona w tablicę do pisania,
- f) wyposażona w cyfrowe urządzenie obrazowania wielkoformatowego oraz urządzenie komputerowe umożliwiające współpracę z tym urządzeniem;

3) dysponować okręgową stacją kontroli pojazdów, w której przeprowadzana jest część praktyczna szkolenia.

§ 3. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, wpisując przedsiębiorcę do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, nadaje mu numer ewidencyjny.

2. Numer ewidencyjny nadaje się według następującego wzoru: „OSD/00000”, w którym:

- 1) OSD oznacza stały wyróżnik ośrodka szkolenia diagnostów;
- 2) pięć cyfr określa kolejny numer ośrodka szkolenia diagnostów wynikający z wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia; w przypadku nadania numeru innego niż 5-cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą 0.

3. Opłata za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia wynosi 200 zł.

§ 4. Ośrodek szkolenia przed przyjęciem kandydata na diagnostę na szkolenie informuje go o wymaganiach dla diagnosty zawartych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

§ 5. Ośrodek szkolenia przed rozpoczęciem szkolenia:

- 1) wymaga od osoby szkolonej następujących danych:
 - a) imię i nazwisko,
 - b) nr PESEL, w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument,
 - c) data urodzenia,
 - d) nr ewidencyjny diagnosty, o ile dotyczy,
 - e) dane kontaktowe;
- 2) wpisuje dane, o których mowa w pkt 1 lit. a i b, do książki ewidencji osób szkolonych oraz datę rozpoczęcia szkolenia i zakres szkolenia do dziennika zajęć;
- 3) informuje osobę szkoloną o warunkach szkolenia.

§ 6. 1. Wzór książki ewidencji osób szkolonych jest określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Książka ewidencji osób szkolonych, o której mowa w ust. 1, może być prowadzona w odpowiadającej jej postaci elektronicznej w systemie teleinformatycznym umożliwiającym niezwłoczny odczyt lub wydruk całości lub części zapisanych danych. Wpisy w systemie powinny być dokonywane przez upoważnioną osobę identyfikowaną w systemie unikalnym identyfikatorem i hasłem.

§ 7. Ośrodek szkolenia powiadamia, w formie elektronicznej, Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej „Dyrektorem TDT”, o planowanych terminach szkoleń na co najmniej 7 dni przed ich rozpoczęciem.

§ 8. W szkoleniu dla kandydatów na diagnostów oraz w warsztatach doskonalenia zawodowego prowadzonych przez ośrodek szkolenia może uczestniczyć w charakterze obserwatora upoważniony przedstawiciel Dyrektora TDT.

§ 9. 1. Szkolenie osób ubiegających się o uprawnienia diagnostów odbywa się według programu szkolenia określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia, składającego się z:

- 1) części I – programu szkolenia;
- 2) części II–V programu szkolenia – w zakresie badań dodatkowych.

2. Szkolenie diagnostów w ramach warsztatów doskonalenia zawodowego odbywa się zgodnie z częścią VI programu szkolenia określonego w załączniku nr 2.

3. Obecność osób oraz program szkolenia potwierdzone są wpisami do dziennika zajęć podczas prowadzonego szkolenia.

4. Po odbyciu szkolenia jego uczestnicy otrzymują zaświadczenie o ukończeniu szkolenia według wzoru określonego w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

5. Warunkiem otrzymania zaświadczenia, o którym mowa w ust. 4, jest uczestnictwo we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.

6. Po zakończeniu szkolenia ośrodek szkolenia diagnostów wypełnia książkę ewidencji osób szkolonych w zakresie daty zakończenia szkolenia, numeru zaświadczenia oraz daty jego wydania.

§ 10. Ośrodek szkolenia w terminie do 7 dni po przeprowadzeniu szkolenia przekazuje, w formie elektronicznej, Dyrektorowi TDT listę osób, które ukończyły szkolenie, podając: nazwisko, imię, nr PESEL lub datę urodzenia – dla osób nieposiadających numeru PESEL, nr wydanego zaświadczenia, datę rozpoczęcia i zakończenia szkolenia oraz zakres szkolenia.

§ 11. 1. Ośrodek szkolenia przechowuje:

- 1) książkę ewidencji osób szkolonych;
- 2) dziennik zajęć;
- 3) dokumentację dotyczącą:
 - a) osób, które uczestniczyły w szkoleniu dla kandydatów na diagnostę i diagnostów,
 - b) osób, które uczestniczyły w warsztatach doskonalenia zawodowego,
 - c) potwierdzenia kompetencji wykładowców prowadzących zajęcia;
- 4) zaświadczenie o ukończeniu szkolenia.

2. Okres przechowywania dokumentacji, o której mowa w ust. 1, wynosi minimum 5 lat.

§ 12. 1. Dyrektor TDT zamieszcza na stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego komunikat w sprawie wyznaczenia terminu i miejsca, w którym zostanie przeprowadzony egzamin kwalifikacyjny, nie później niż 30 dni przed wyznaczonym terminem egzaminu.

2. Osoba ubiegająca się o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego, nie później niż 14 dni przed terminem egzaminu, składa wniosek o dopuszczenie do egzaminu

kwalifikacyjnego, według wzoru określonego w załączniku nr 4 do rozporządzenia. W przypadku złożenia wniosku w terminie późniejszym niż 14 dni przed terminem egzaminu, udział osoby we wskazanym we wniosku terminie egzaminu jest możliwy pod warunkiem dostępności miejsc we wnioskowanym terminie.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 2, składa się do Dyrektora TDT w postaci elektronicznej na elektroniczną skrzynkę podawczą wraz z podpisem kwalifikowanym lub potwierdzonym profilem zaufanym lub w postaci papierowej drogą pocztową albo osobiście w siedzibie Transportowego Dozoru Technicznego w Warszawie.

4. We wniosku, o którym mowa w ust. 2, osoba ubiegająca się o dopuszczenie do egzaminu wybiera jedną z form doręczania pism:

- 1) w postaci elektronicznej na wskazany adres poczty elektronicznej;
- 2) w postaci papierowej drogą pocztową.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 2, dołącza się kopię dowodu uiszczenia opłaty za egzamin kwalifikacyjny i kopię zaświadczenia o odbytym szkoleniu.

6. Po otrzymaniu wniosku niekompletnego lub niewłaściwie wypełnionego Dyrektor TDT wzywa osobę, która złożyła wniosek, do usunięcia braków z jednoczesnym pouczeniem, że nieusunięcie tych braków w terminie 14 dni od dnia otrzymania wezwania spowoduje pozostawienie wniosku bez rozpoznania.

7. Osoba, która złożyła kompletny wniosek wraz z wymaganymi załącznikami, otrzymuje zawiadomienie o terminie i miejscu przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego oraz adresie strony internetowej, na której Dyrektor TDT zamieszcza informację, o której mowa w § 15 ust. 2.

8. Osoba ubiegająca się o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego, która z ważnych odpowiednio udokumentowanych przyczyn nie przystąpiła do egzaminu w wyznaczonym terminie, może przystąpić do egzaminu w terminie późniejszym po pisemnym zgłoszeniu na egzamin kwalifikacyjny, nie później niż 14 dni przed terminem egzaminu albo wystąpić z wnioskiem o zwrot opłaty egzaminacyjnej.

§ 13. 1. Egzamin kwalifikacyjny jest przeprowadzany nie rzadziej niż co 6 miesięcy.

2. Egzamin kwalifikacyjny może zostać odwołany, z uwzględnieniem ust. 1, jeżeli do egzaminu zostało dopuszczonych mniej niż 10 osób. Dyrektor TDT, co najmniej 3 dni przed wyznaczonym terminem, zamieszcza informację o odwołaniu egzaminu na stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego oraz informuje zainteresowane osoby

pocztą elektroniczną, o ile osoby te we wniosku o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego wybrały formę doręczania pism na adres poczty elektronicznej.

3. W przypadku odwołania egzaminu kwalifikacyjnego, na podstawie ust. 2, opłata egzaminacyjna podlega zaliczeniu na poczet egzaminu przeprowadzonego w późniejszym terminie albo jest zwracana osobie dopuszczonej do egzaminu, jeżeli ta wystąpi z wnioskiem o jej zwrot.

4. W przypadku nieprzystąpienia do egzaminu z przyczyn nieusprawiedliwionych opłata egzaminacyjna nie podlega zwrotowi.

5. Jeżeli osoba dopuszczona do egzaminu usprawiedliwi nieprzystąpienie do egzaminu w sposób przewidziany w przepisach o usprawiedliwianiu nieobecności w pracy, wniesiona opłata jest zwracana.

§ 14. 1. Egzamin kwalifikacyjny składa się z:

- 1) części teoretycznej składającej się z:
 - a) części testowej,
 - b) zadania otwartego;
- 2) części praktycznej.

2. Egzamin kwalifikacyjny dla osób ubiegających się o uprawnienia diagnosty obejmuje:

- 1) część testową składającą się z:
 - a) testu – jednokrotnego wyboru zawierającego trzydzieści pytań odnoszących się do tematyki części I programu szkolenia określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia,
 - b) testu – jednokrotnego wyboru zawierającego po pięć pytań dla każdej z części II–V programu szkolenia określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 2) zadania otwartego w formie jednego pytania opisowego z zakresu programu szkolenia.

3. Egzamin kwalifikacyjny dla diagnostów uzupełniających uprawnienia obejmuje:

- 1) test jednokrotnego wyboru zawierający po pięć pytań dla każdej z części II–V programów szkolenia określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia,
- 2) zadania otwartego w formie jednego pytania opisowego z zakresu programu szkolenia – w zależności od zakresu uzupełnianego uprawnienia.

4. Czas trwania egzaminu kwalifikacyjnego wynosi:

- 1) 60 minut – w przypadku testu w zakresie części I programu szkolenia określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia;

2) 15 minut – w przypadku testu dla każdej części II–V programów szkolenia określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia;

3) 30 minut – dla zadania otwartego w formie jednego pytania opisowego.

5. Podczas egzaminu kwalifikacyjnego komisja egzaminacyjna udostępnia uczestnikom egzaminu do wglądu dzienniki ustaw zawierające akty normatywne dotyczące tematyki egzaminu – po jednym komplecie dla każdej osoby uczestniczącej w egzaminie.

6. Egzamin kwalifikacyjny przeprowadza się w wydzielonej sali umożliwiającej samodzielną pracę osobom egzaminowanym.

7. Osoba zakwalifikowana na egzamin powinna zgłosić się 15 minut przed wyznaczoną godziną rozpoczęcia egzaminu w miejscu przeprowadzenia egzaminu.

8. Przed wejściem na salę egzaminacyjną osoba egzaminowana okazuje dowód tożsamości i własnoręcznym podpisem potwierdza na liście obecności udział w egzaminie.

9. Przed rozpoczęciem egzaminu kwalifikacyjnego osoby egzaminowane są informowane o:

- 1) warunkach organizacyjnych egzaminu;
- 2) sposobie i kolejności wypełniania arkusza odpowiedzi;
- 3) czasie trwania poszczególnych części egzaminu;
- 4) zasadach dokonywania oceny udzielonych odpowiedzi;
- 5) terminie ogłoszenia wyników.

§ 15. 1. Do części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego dopuszcza się wyłącznie osobę, która uzyskała pozytywny wynik z części teoretycznej tego egzaminu, jeżeli od dnia uzyskania tego wyniku nie upłynął okres dłuższy niż 6 miesięcy.

2. Wyniki z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego są ogłaszane w dniu i miejscu przeprowadzenia egzaminu, niezwłocznie po sprawdzeniu pisemnych prac egzaminacyjnych.

3. Zawiadomienie o terminie przeprowadzenia części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego oraz jej wyniku Dyrektor TDT wydaje z urzędu w terminie 14 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego i przesyła osobie, która uczestniczyła w egzaminie.

§ 16. 1. Część praktyczna egzaminu kwalifikacyjnego jest przeprowadzana, w terminie wyznaczonym przez Dyrektora TDT we wskazanej przez Dyrektora TDT stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy lub innego podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów, z którym Dyrektor TDT zawarł umowę cywilnoprawną.

2. Przed rozpoczęciem części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego osoba przystępująca do egzaminu okazuje dowód tożsamości i własnoręcznym podpisem potwierdza na liście obecności udział w egzaminie.

3. Po przeprowadzeniu części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego komisja egzaminacyjna sporządza arkusz egzaminacyjny z części praktycznej egzaminu dla osób ubiegających się o uprawnienia diagnostów i diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia, według wzoru określonego w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

§ 17. 1. Za prawidłowy przebieg egzaminu odpowiada komisja egzaminacyjna powołana przez Dyrektora TDT, w której skład wchodzi przewodniczący oraz dwóch członków.

2. Członkiem komisji egzaminacyjnej może być osoba posiadająca co najmniej:

- 1) wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz posiada dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplom technika albo tytuł zawodowy technika w zawodach związanych z motoryzacją i 2 letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją albo
- 2) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów związanych z dyscypliną naukową: mechanika lub transport w zakresie motoryzacji i roczną praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją.

3. Wszelkie kwestie związane z egzaminem, w trakcie jego przebiegu, rozstrzyga przewodniczący komisji egzaminacyjnej.

4. Przez cały czas trwania egzaminu kwalifikacyjnego na sali egzaminacyjnej powinny przebywać co najmniej dwie osoby wchodzące w skład komisji egzaminacyjnej.

§ 18. 1. Podczas egzaminu kwalifikacyjnego nie dopuszcza się do korzystania z pomocy innych osób, urządzeń elektronicznych i środków łączności elektronicznej, posługiwania się materiałami pomocniczymi innymi niż określone w § 16 ust. 5 lub w inny sposób zakłócania przebiegu egzaminu.

2. Podczas egzaminu kwalifikacyjnego osoba egzaminowana nie powinna opuszczać sali egzaminacyjnej. W uzasadnionym przypadku jest możliwe wyrażenie zgody przez przewodniczącego komisji na opuszczenie sali po zdeponowaniu pracy pisemnej i zapewnieniu warunków wykluczających możliwość skorzystania z niedozwolonej pomocy. Samowolne opuszczenie sali jest równoznaczne z zakończeniem tej części egzaminu kwalifikacyjnego.

3. Osoba egzaminowana otrzymuje testy egzaminacyjne i zadanie otwarte, a także arkusz odpowiedzi z części teoretycznej (pisemnej) egzaminu kwalifikacyjnego, zgodny ze wzorem

określonym w załączniku nr 5 do rozporządzenia, opatrzone pieczęcią komisji egzaminacyjnej.

4. W przypadku nieprzestrzegania wymagań, o których mowa w ust. 1, komisja egzaminacyjna przerywa egzamin dla danej osoby i wzywa ją do opuszczenia sali, bez prawa do zwrotu opłaty wniesionej za egzamin. W takim przypadku osoba egzaminowana uzyskuje wynik negatywny z egzaminu kwalifikacyjnego. Wynik negatywny oraz powód przerywania egzaminu zostają wpisane do protokołu egzaminacyjnego.

5. Po przeprowadzeniu egzaminu kwalifikacyjnego protokół przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego podpisany jest przez osoby wchodzące w skład komisji egzaminacyjnej. Wzór protokołu określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

§ 19. 1. Część teoretyczną (pisemną) egzaminu kwalifikacyjnego uważa się za zaliczoną w przypadku uzyskania:

- 1) co najmniej 80% prawidłowych odpowiedzi na pytania testowe z części I;
- 2) co najmniej 80% prawidłowych odpowiedzi na pytania testowe z każdej części II–V szkolenia specjalistycznego;
- 3) pozytywnej oceny odpowiedzi udzielonej na pytanie otwarte.

2. Część praktyczną egzaminu kwalifikacyjnego uważa się za zaliczoną w przypadku wykazania się praktyczną umiejętnością prawidłowego wykonania badania technicznego w zakresie określonym przez komisję egzaminacyjną, wydania prawidłowej oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu oraz poprawnego wypełnienia dokumentów stosowanych w przypadku tego badania.

3. Po przeprowadzeniu egzaminu kwalifikacyjnego obejmującego odpowiednio część teoretyczną lub praktyczną jest sporządzany protokół przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego, według wzoru określonego w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

4. Jeżeli osoba ubiegająca się o uprawnienie diagnosty, w ramach egzaminu kwalifikacyjnego uzyskała pozytywny wynik z części I, a jednocześnie nie uzyskała wyniku pozytywnego z jakiegokolwiek części od II do V lub pytania otwartego, może przystąpić ponownie do części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie wszystkich niezaliczonych części lub odpowiednio pytania otwartego po uiszczeniu opłaty, o której mowa w § 23 ust. 2 pkt 1 lub 2. Osoba ta może przystąpić do niezaliczonej części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, jeżeli od dnia uzyskania pozytywnego wyniku z części I, nie upłynął okres dłuższy niż 6 miesięcy. Przepisy § 14 ust. 2–7 stosuje się odpowiednio.

5. Jeżeli diagnosta uzupełniający uprawnienia nie uzyska pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie uzupełnianego uprawnienia, przystępuje ponownie do egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie uzupełnianego uprawnienia. Przepis § 14 ust. 2–8 stosuje się.

6. Jeżeli uczestnik egzaminu kwalifikacyjnego nie uzyska pozytywnego wyniku z części praktycznej egzaminu, może przystąpić ponownie do egzaminu z tej części, w terminie o którym mowa § 17 ust. 1, po uiszczeniu opłaty, o której mowa odpowiednio w § 20 ust. 2 pkt 3. Przepisy § 14 ust. 2–7 stosuje się odpowiednio.

§ 20. 1. Opłata za egzamin kwalifikacyjny dla osób ubiegających się o uprawnienia diagnosty wynosi 270 zł.

2. Opłata za ponowne przeprowadzenie:

- 1) części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, w zakresie niezaliczonej części od II do V wynosi 130 zł za każdą część,
 - 2) części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, w zakresie pytania otwartego wynosi 130 zł,
 - 3) części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego, wynosi 130 zł
- przy czym suma opłat, o których mowa w pkt 1–3, nie może być wyższa niż 270 zł.

§ 21. 1. Dyrektor TDT w terminie 14 dni od dnia przeprowadzenia części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego:

- 1) z urzędu informuje o wynikach egzaminu kwalifikacyjnego;
- 2) sporządza i przesyła na adres wskazany we wniosku o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego pismo informujące o wynikach z poszczególnych części egzaminu – w przypadku uzyskania negatywnego wyniku z przeprowadzonego egzaminu kwalifikacyjnego.

2. W terminie 7 dni od dnia przeprowadzenia części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego osoba egzaminowana może zwrócić się do Dyrektora TDT z wnioskiem o udostępnienie do wglądu pracy egzaminacyjnej, a także o dokonanie jej ponownej oceny przez inną niezależną komisję egzaminacyjną powołaną przez Dyrektora TDT.

3. Ponownej oceny części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego dokonuje się w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku o dokonanie tej oceny. Przepis ust. 1 pkt 2 stosuje się odpowiednio.

4. W przypadku złożenia wniosku o ponowną ocenę pracy, ponowny wniosek o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego Dyrektor TDT rozpatruje po upływie terminu, o którym mowa w ust. 3.

5. Jeżeli w wyniku ponownej oceny osoba egzaminowana uzyskała pozytywny wynik z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego może przystąpić do części praktycznej egzaminu. Osoba egzaminowana może przystąpić do części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego, jeżeli od dnia uzyskania pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, nie upłynął okres dłuższy niż 6 miesięcy. Przepis § 14 ust. 2–7 stosuje się odpowiednio.

§ 22. Pozytywny wynik egzaminu kwalifikacyjnego stanowi podstawę do ubiegania się o uzyskanie świadectwa kompetencji diagnosty.

§ 23. 1 Seminaria dla wykładowców, przeprowadza Dyrektor TDT w siedzibie Transportowego Dozoru Technicznego lub Oddziałach Terenowych Transportowego Dozoru Technicznego, spełniającej wymagania o których mowa w § 2 pkt 2.

2. Termin seminariów Dyrektor TDT zamieszcza na stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego komunikat w sprawie wyznaczenia terminu i miejsca, w którym zostaną przeprowadzone seminaria, nie później niż 30 dni przed wyznaczonym terminem seminarium.

3. Za udział w seminarium, o którym mowa w ust. 1, pobiera się opłatę w wysokości 250 zł.

4. Seminarium odbywa się w formie wykładów lub warsztatów obejmuje swoim zakresem szczegółową analizę najnowszych przepisów dotyczących badań technicznych pojazdów, nowych rozwiązań technicznych w zakresie konstrukcji technicznych pojazdów, bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

5. Uczestnictwo w seminarium potwierdzone jest zaświadczeniem Dyrektora TDT.

§ 24. Wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia jest określony w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

§ 25. Wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia jest określony w załączniku nr 9 do rozporządzenia.

§ 26. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz. 1836), które traci moc z dniem ... w związku z wejściem w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR

Data założenia

.....

(pieczęć ośrodka szkolenia)

Nr ewidencyjny ośrodka szkolenia:

Książka ewidencji osób szkolonych nr⁴⁾

L.p.	Nazwisko	Imię	Nr PESEL / data urodzenia ⁵⁾	Data rozpoczęcia szkolenia	Zakres szkolenia ⁶⁾	Data zakończenia szkolenia	Nr zaświadczenia	Data wydania zaświadczenia
1								
2								
3								
...								

.....

((imię, nazwisko i podpis osoby *uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek*))

⁴⁾ Wpisać kolejny nr zakładanej książki łamany przez rok jej założenia.

⁵⁾ Data urodzenia dla osób nie posiadających nr PESEL.

⁶⁾ Wpisać I, II, III, IV, V lub VI odpowiednio do zakresu szkolenia zgodnie z częściami programu szkolenia (załącznik 4) lub słowo „warsztaty” w przypadku warsztatów doskonalenia zawodowego.

PROGRAM SZKOLENIA

Część I – szkolenie podstawowe dotyczące przeprowadzania okresowych badań technicznych pojazdów w zakresie sprawdzenia oraz oceny prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska

1) Zakres szkolenia

Słuchacze kursu powinni być zapoznani z zakresem badań, oceny i ze sposobami pomiarów, metodami kontroli, urządzeniami i przyrządami do:

- a) przeprowadzania badań technicznych pojazdu, w tym także pojazdu o napędzie elektrycznym i hybrydowym, pojazdu zabytkowego, taksówki, pojazdu uprzywilejowanego, pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego,
- b) przeprowadzania dodatkowych badań technicznych w celu ustalenia danych pojazdu niezbędnych do jego rejestracji, przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy,
- c) przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów.

W celu zapewnienia właściwej pracy kandydatów na diagnostów należy zapoznać ich z podstawowymi zasadami organizacji pracy stacji kontroli pojazdów, uprawnieniami i obowiązkami personelu oraz niezbędną dokumentacją.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność wyciągania wniosków z przeprowadzonych okresowych badań technicznych pojazdów i pomiarów i wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym pojazdów w zakresie dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego,
- b) umiejętność prawidłowego wypełniania i prowadzenia dokumentacji obowiązującej przy badaniach technicznych w stacjach kontroli pojazdów,
- c) umiejętność odnajdywania i odczytywania podstawowych informacji technicznych z dokumentów innych niż Rzeczpospolita Polska państw dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą oraz z tabliczek znamionowych pojazdu,
- d) ogólną wiedzę o certyfikowanych urządzeniach i przyrządach pomiarowo – kontrolnych oraz zakresie ich stosowania i zakresie kontroli eksploatacyjnej.

3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	Razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Zasady BHP wynikające z obowiązujących przepisów	1	-	-	1
3	Szczegółowa analiza przepisów dotyczących systemu badań:	5	-	-	5

	– ustawa – Prawo o ruchu drogowym,				
	– akty wykonawcze wydane na podstawie ww. ustawy,				
	– wymagane wyposażenie stacji kontroli pojazdów				
4	Organizacja stacji kontroli pojazdów, ogólny przedmiot i zakres okresowego badania technicznego pojazdu, w tym ciągnika rolniczego w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów.	1	-	-	1
5	Identyfikacja pojazdu, zasady wypełniania dokumentów. Umiejętność odczytywania danych technicznych pojazdu z tabliczek znamionowych, numerów nadwozia, , oznakowania ogumienia	3	-	-	3
6	Kontrola stanu technicznego ogumienia, tarcz kół, układu kierowniczego, podwozia (zawieszenia) oraz nadwozia	3	4	1	8
7	Kontrola stanu technicznego układów hamulcowych: – roboczego, – postojowego (awaryjnego), – badanie skuteczności	2	5	1	8
8	Kontrola i ocena prawidłowości działania świateł: – dziennych, – mijania, – drogowych, – przeciwmgłowych, – cofania. Zasady kontroli prawidłowości ustawienia świateł	2	2	1	5
9	Kontrola prawidłowości działania świateł sygnalizacyjnych oraz pozostałego osprzętu elektrycznego	2	2	1	5
10	Kontrola i ocena działania elektrycznych układów napędowych w pojazdach	2	1	-	3

	hybrydowych i elektrycznych				
11	Kontrola i ocena działania elementów związanych z ochroną środowiska: – emisja spalin (w tym z wykorzystaniem pokładowych systemów diagnostycznych), – hałas	2	5	1	8
12	Badanie dodatkowe taksówki, pojazdu uprzywilejowanego, pojazdu przystosowanego do nauki jazdy, do przeprowadzania egzaminu państwowego, przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy	1	-	-	1
13	Badanie pojazdu zabytkowego	1	-	-	1
14	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części teoretycznej i praktycznej	-	-	2	2
15	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia i analizujący popełniane przez kursantów błędy, pokazy	1	1	-	2
16	Wypełnianie dokumentu identyfikacyjnego pojazdu, podstawowe słownictwo techniczne w języku angielskim, niemieckim, francuskim	-	1	-	1
RAZEM		27	21	7	55

4) Założenia planu nauczania

a) do lp. 1

Wykład przewidziany jako element porządkowy służący poinformowaniu słuchaczy o sprawach organizacyjnych, informacje o sposobie prowadzenia zajęć, przekazanie materiałów pomocniczych, informacje o zasadach i formie egzaminu końcowego.

b) do lp. 2

Zasady bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przepisy przeciwpożarowe obowiązujące na terenie stacji kontroli pojazdów oraz w trakcie wykonywania pomiarów i badań. Omówienie szkodliwego wpływu toksycznych składników spalin na człowieka.

c) do lp. 3

Organizacja stacji kontroli pojazdów. Lokalizacja stacji kontroli pojazdów i organizacja stanowisk kontrolnych. Obowiązki i uprawnienia podstawowych stacji kontroli pojazdów oraz okręgowych stacji kontroli pojazdów. Uzyskiwanie i cofanie uprawnień dla pracowników dokonujących badań oraz stacji kontroli pojazdów. Obowiązująca dokumentacja i wyposażenie stacji kontroli pojazdów. Zasady ustalania wyniku badania i tryb postępowania w przypadkach wątpliwych (dopuszczenie warunkowe, zatrzymanie dowodu rejestracyjnego itp.).

- d) do lp. 4
Omówienie celu badań okresowych, ich przedmiotu i zakresu rodzajów badań dodatkowych, które można wykonać w ramach badania okresowego, prawidłowej kolejności postępowania, organizacji systemu badań na terenie stacji kontroli pojazdów.
- e) do lp. 5
Zasady identyfikacji pojazdu, tj. numeru VIN albo numeru nadwozia, podwozia lub ramy, numeru rejestracyjnego. Informacje zawarte na tabliczce znamionowej, nazwa handlowa i kategoria homologacyjna, marka, typ i model. Zasady dokonywania wpisów do: dowodu rejestracyjnego, zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, rejestru badań technicznych..
- f) do lp. 6
Metody i kryteria oględzin stanu technicznego i prawidłowości ogumienia, stanu tarcz kół i ich mocowania oraz kontrola realizacji przepisów prawnych dotyczących dopuszczenia do zamontowania w pojeździe tarcz kół. Metody oceny stanu technicznego układu kierowniczego: pomiar ruchu jałowego koła kierownicy, ocena luzów w łożyskach kół i połączeniach układu kierowniczego oraz mechanizmie kierowniczym. Metody pomiaru zbieżności kół przednich oraz metody ogólnej oceny ustawienia kół urządzeniami najazdowymi. Kryteria oceny organoleptycznej nadwozia oraz elementów ramy wymagających szczególnej kontroli. Kryteria oceny prawidłowości i stanu technicznego elementów wyposażenia podwozia i nadwozia pojazdu (np. zbiornik paliwa, przewody) oraz urządzeń sprzęgowo-zaczepowych. Wymagania i kryteria oceny prawidłowości i stanu technicznego zderzaków oraz elementów zabezpieczających przed wjechaniem pod samochód.
- g) do lp. 7
Wymagania techniczne poszczególnych układów hamulcowych (roboczy, awaryjny i postojowy), w jakie powinien być wyposażony pojazd. Metody oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe do oceny skuteczności działania hamulców. Technologia oceny skuteczności i równomierności działania hamulców na urządzeniach rolkowych lub płytowych. Podstawowe zasady oceny pneumatycznych układów hamulcowych. Zasady badania skuteczności hamowania za pomocą opóźniomierza.
- h) do lp. 8
Ocena prawidłowości rodzaju, rozmieszczenia i działania świateł zewnętrznych oświetleniowych pojazdów samochodowych. Metody kontroli prawidłowości działania świateł mijania, drogowych, przeciwmgłowych. Zasady działania i używania świateł cofania, roboczych, kierunkowych (tzw. szperaczy). Pomiar ustawienia świateł oraz światłości świateł drogowych. Zasada działania korektorów świateł mijania.
- i) do lp. 9
Kontrola i ocena techniczna świateł sygnalizacyjnych oraz świateł pojazdów uprzywilejowanych i taksówek. Ocena kompletności i prawidłowości działania osprzętu elektrycznego pojazdu, w szczególności akumulatora, przewodów, wycieraczek, sygnału dźwiękowego, lampek kontrolnych, złącza elektrycznego przyczepty.
- j) do lp. 10
Kontrola i ocena techniczna stanu gniazd zasilających, przewodów elektrycznych silników napędowych, kanałów wentylacyjnych i układów chłodzących, obudów akumulatorów trakcyjnych.
- k) do lp. 11
Obowiązujące przepisy, metody i wyposażenie do kontroli emisji spalin silników z zapłonem iskrowym i samoczynnym. Metoda, technologia kontroli i wyposażenie do pomiaru poziomu hałasu zewnętrznego pojazdu.
- l) do lp. 12
Omówienie dodatkowych warunków technicznych pojazdów przeznaczonych do zarobkowego przewozu osób lub rzeczy. Omówienie dodatkowych warunków technicznych pojazdów uprzywilejowanych oraz pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i pojazdów do przeprowadzania

egzaminu państwowego. Omówienie dodatkowych warunków technicznych przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy.

- m) do lp. 13
Omówienie wymagań technicznych pojazdów zabytkowych i zasad sprawdzania pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi.
- n) do lp. 14
Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.
- o) do lp. 15
Omówienie wyników szkolenia. Analiza typowych błędów popełnianych w czasie kontroli.
- p) do lp. 16
Zasady wypełniania dokumentu identyfikacyjnego w przypadku różnych rodzajów pojazdów. Przypadki, w których dokumentu nie wypełnia się w całości.

Część II – szkolenie specjalistyczne w zakresie badania technicznego autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h

1) Zakres szkolenia

Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy z przedmiotem i kryteriami oceny autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność samodzielnego wyciągania wniosków z przeprowadzonych badań i oględzin i wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym autobusu w zakresie możliwości dopuszczania ich do ruchu na drogach publicznych z dopuszczalną prędkością 100 km/h,
 - b) umiejętność wypełnienia i prowadzenia dokumentacji obowiązującej w przypadku tego rodzaju badań technicznych autobusów.
- 3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	Razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Zasady i kryteria oceny dodatkowej układów hamulcowych, budowa i zasada działania urządzenia przeciwblokującego	1	-	-	1

	(ABS) oraz zwalnicza				
3	Budowa i zasada działania ogranicznika prędkości	1	-	-	1
4	Zasady oceny technicznej siedzeń oraz pasów bezpieczeństwa	1	-	-	1
5	Szczegółowa analiza przepisów dotyczących zakresu i sposobu przeprowadzania badania i sposobu wypełniania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu	2	1	-	3
6	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części teoretycznej i praktycznej	-	-	1	1
7	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia	1	-	-	1
RAZEM		7	1	1	9

4) Założenia planu nauczania

a) do lp. 1

Wykład przewidziany jako element porządkowy służący poinformowaniu słuchaczy o sprawach organizacyjnych, informacja o sposobie prowadzenia zajęć, przekazanie materiałów pomocniczych.

b) do lp. 2

Omówienie metod i kryteriów oceny dodatkowej układów hamulcowych. Zasada działania urządzenia przeciwblokującego (ABS), zwalnicza i możliwość kontroli prawidłowości ich działania w warunkach stacji kontroli pojazdów.

c) do lp. 3

Omówienie szczegółów budowy i zasady działania ogranicznika prędkości, cel stosowania.

d) do lp. 4

Omówienie wymagań technicznych siedzeń oraz pasów bezpieczeństwa.

e) do lp. 5

Kolejność postępowania podczas oględzin autobusu. Zasady wypełniania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu dotyczącego różnych typów autobusów.

f) do lp. 6

Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.

g) do lp. 7

Omówienie wyników szkolenia.

Część III – szkolenie specjalistyczne w zakresie przeprowadzania badania technicznego pojazdu przeznaczonego do przewozu towarów niebezpiecznych

1) Zakres szkolenia

Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy z aktami prawnymi regulującymi wymagania techniczne i wyposażenie pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność samodzielnego przeprowadzania okresowych i dodatkowych badań oraz samodzielnego wyciągania wniosków z przeprowadzonych badań, wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych,
 - b) umiejętność wypełniania i prowadzenia dokumentacji obowiązującej w przypadku badań technicznych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych.
- 3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	Razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Podstawowe pojęcia i definicje dotyczące towarów niebezpiecznych i pojazdów przeznaczonych do ich przewozu. Obowiązujące akty prawne	3	-	-	3
3	Wymagania dotyczące pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych, które podlegają dodatkowym badaniom technicznym, pojazdów typów FL, OX, AT, EX/II, EX/III oraz MEMU określonych w postanowieniach umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (wraz ze zmianami obowiązującymi od dnia ich wejścia w życie w stosunku do Rzeczypospolitej Polskiej, ogłoszonymi we właściwy sposób), oraz w przepisach o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych	2	-	-	2
4	Wyposażenie dodatkowe wymagane w odniesieniu do poszczególnych rodzajów pojazdów	1	-	-	1
5	Oznakowanie pojazdów przewidzianych do przewozu towarów niebezpiecznych (tablice, nalepki ostrzegawcze)	1	-	-	1

6	Tok postępowania przygotowawczego przed właściwym badaniem: kolejność postępowania, zasady korzystania z aktów prawnych	1	1	-	2
7	Proces technologiczny i metody kontroli poszczególnych elementów pojazdów z punktu widzenia przystosowania pojazdu do przewozu towarów niebezpiecznych	-	1	-	1
8	Zasady wypełniania niezbędnych dokumentów	-	1	-	1
9	Ćwiczenia praktyczne z zakresu ustalania wymaganego zakresu badań i doboru kryteriów oceny dla wszystkich typów pojazdów podlegających dodatkowemu badaniu technicznemu (pojazdy typów FL, OX, AT, EX/II, EX/III oraz MEMU)	-	2	-	2
10	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części teoretycznej i praktycznej	-	-	1	1
11	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia i analizujący popełnione przez kursantów błędy	1	-	-	1
RAZEM		10	5	1	16

4) Założenia planu nauczania

a) do lp. 1

Wykład przewidziany jako element porządkowy służący poinformowaniu słuchaczy o sprawach organizacyjnych, informacje o sposobie prowadzenia zajęć, przekazanie materiałów pomocniczych, informacje o zasadach i formie egzaminu końcowego.

b) do lp. 2

Omówienie podstawowych pojęć z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych. Omówienie aktów prawnych dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych, ze szczególnym uwzględnieniem wymagań związanych z konstrukcją i wyposażeniem pojazdów.

c) do lp. 3

Omówienie przyjętych w przepisach rodzajów pojazdów przewidzianych do przewozu towarów niebezpiecznych i szczególnych wymagań konstrukcyjnych związanych z konkretnym przeznaczeniem pojazdu.

d) do lp. 4

Omówienie dodatkowego wyposażenia pojazdu stosowanego w przypadku różnych towarów niebezpiecznych przewidzianych do przewożenia poszczególnymi rodzajami pojazdów.

e) do lp. 5

Omówienie na przykładach różnych rodzajów tablic ostrzegawczych i nalepek oraz napisów wymaganych na poszczególnych pojazdach. Wyjaśnienie zasad ustalania treści kodów cyfrowych stosowanych na tablicach ostrzegawczych i przepisy ich wymagania.

- f) do lp. 6
Omówienie zasad ustalania kolejności działania w typowych przypadkach zgłaszanych przez użytkowników podczas badania pojazdów. Wyjaśnienie zasad dotyczących obowiązującego zakresu badania i obowiązujących wymagań technicznych. Omówienie typowych błędów występujących w praktyce.
- g) do lp. 7
Omówienie metod konkretnych badań poszczególnych elementów pojazdu zgodnie z przedstawionym przez wykładowcę procesem technologicznym. Dyskusja z uczestnikami szkolenia na temat wymagań dotyczących poszczególnych elementów konstrukcyjnych i wyposażenia.
- h) do lp. 8
Zasady wypełniania dokumentów dotyczących pojazdu przeznaczonego do przewozu towarów niebezpiecznych.
- i) do lp. 9
Przeprowadzenie ze słuchaczami wspólnych ćwiczeń symulowanego badania pojazdów typów FL, OX, AT, EX/II, EX/III oraz MEMU. Wspólne ćwiczenie ustalania zakresu badań i kryteriów oceny. Zaleca się grupy ćwiczeniowe, w których skład wchodzi od czterech do siedmiu osób.
- j) do lp. 10
Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.
- k) do lp. 11
Omówienie wyników szkolenia. Analiza typowych błędów popełnianych w czasie kontroli.

Część IV – szkolenie specjalistyczne w zakresie przeprowadzania badania technicznego pojazdu przystosowanego do zasilania gazem

1) Zakres szkolenia

Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy kursu z kryteriami oceny pojazdów przystosowanych do zasilania gazem LPG, CNG, LNG, z techniką dokonywania badań instalacji gazowych, zasadami wyciągania ostatecznych wniosków z badania.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność samodzielnego przeprowadzania badań technicznych instalacji zasilania gazem w pojazdach z zamontowaną instalacją przez upoważnione firmy oraz wyciągania wniosków z przeprowadzonych badań i wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym tych pojazdów,
 - b) umiejętność wypełniania i prowadzenia dokumentacji obowiązującej w przypadku badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem.
- 3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		Teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	Razem
1	2	3	4	5	6

1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i organizację kursu	1	-	-	1
2	Podstawowe informacje o paliwie gazowym LPG, CNG, LNG: – właściwości fizyczne i chemiczne, – właściwości silników spalinowych zasilanych gazem	1	-	-	1
3	Przepisy BHP oraz ppoż. obowiązujące podczas badań urządzeń zasilanych gazem, organizacja stanowiska do kontroli pojazdów zasilanych gazem	1	-	-	1
4	Szczegółowa analiza przepisów dotyczących pojazdów przystosowanych do zasilania gazem	3	1	-	4
5	Identyfikacja elementów instalacji gazowej, zadania dozoru technicznego, cele homologacji	1	-	-	1
6	Budowa i zasada działania instalacji gazowej i jej elementów: – główne zespoły, – zawory, – pozostały osprzęt	1	-	-	1
7	Zasady wykonywania badania technicznego pojazdu z instalacją gazową oraz metody oceny skuteczności działania tej instalacji	1	1	-	2
8	Badanie instalacji gazowej i zasady wypełniania wymaganych dokumentów	-	1	-	1
9	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części teoretycznej i praktycznej	-	-	1	1
10	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia i analizujący popełniane przez kursantów błędy	1	-	-	1
RAZEM		10	3	1	14

- 4) Założenia planu nauczania
a) do lp. 1

Wykład ma na celu poinformowanie słuchaczy o sprawach organizacyjnych, o sposobie prowadzenia zajęć, przekazywaniu materiałów pomocniczych, o zasadach i formie egzaminu końcowego.

- b) do lp. 2
Omówienie podstawowych właściwości fizycznych i chemicznych gazów LPG, CNG, LNG, sposobów ich przechowywania, własności energetycznych, wpływu gazów na inne materiały, wpływu paliwa gazowego na pracę silników spalinowych z układem zasilania gaźnikowym, wtryskowym sterowanym i niesterowanym sondą lambda, wydzielane spaliny, zasady dystrybucji gazów na terenie kraju.
- c) do lp. 3
Szczegółowe omówienie zagrożeń pożarowych oraz problemów bezpieczeństwa i higieny pracy związanych z paliwami gazowymi. Zasady postępowania w sytuacjach awaryjnych. Omówienie warunków technicznych i wyposażenia stanowiska do badań instalacji gazowej.
- d) do lp. 4
Szczegółowa analiza przepisów obowiązujących aktów prawnych z niezbędnym komentarzem praktycznym. Powtórzenie, w trakcie zajęć praktycznych, przewidzianych w przepisach czynności kontrolnych, omówienie zasad współpracy z punktem napełniania gazem płynnym przy kontroli urządzenia (zaworu) ograniczającego stopień napełnienia.
- e) do lp. 5
Omówienie zasad oznakowania zbiorników, reduktorów i pozostałych elementów instalacji. Omówienie przepisów i obowiązków dozoru technicznego, w szczególności w zakresie zbiorników i butli. Podstawowe cele i zadania homologacji na przykładzie regulaminów nr 67 i 110 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, stanowiących załączniki do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2001 r. poz. 1135 i 1136).
- f) do lp. 6
Na przykładzie schematu instalacji gazowej na gaz LPG, CNG, LNG omówienie zasad działania zbiorników, butli, zasad mocowania zbiorników, budowy i zasad działania różnych zaworów, zasad montażu przewodów, budowy i działania reduktorów, mikserów, instalacji elektrycznej układu zasilania gazem i jej działania.
- g) do lp. 7
Omówienie zasad wykonywania badania technicznego pojazdu z instalacją gazową oraz metod oceny skuteczności działania tej instalacji.
- h) do lp. 8
Omówienie metodyki postępowania w trakcie badania instalacji gazowej. W czasie zajęć praktycznych wykonanie badania instalacji gazowej z udziałem kursantów. Zasady uznawania stanu technicznego za niezadawalający.
- i) do lp. 9
Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.
- j) do lp. 10
Omówienie wyników szkolenia. Analiza typowych błędów popełnianych w czasie kontroli.

Część V – szkolenie specjalistyczne w zakresie przeprowadzania dodatkowych badań technicznych pojazdu skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę lub właściciela pojazdu oraz w którym dokonano naprawy wynikającej ze szkody istotnej.

1) Zakres szkolenia

Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy z przedmiotem i kryteriami oceny pojazdów **skierowanych przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę lub właściciela pojazdu oraz w którym dokonano naprawy wynikającej ze szkody istotnej, które wymagają dodatkowego badania technicznego**, postępowaniem w przypadkach wątpliwych oraz zasadami określenia ostatecznego wniosku z badania technicznego.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien posiadać:

- a) umiejętność samodzielnego wyciągania wniosków z przeprowadzonych badań i pomiarów pojazdów i wydawania na ich podstawie ocen o stanie technicznym pojazdów w zakresie możliwości dopuszczania do ruchu na drogach publicznych,
 - b) umiejętność wypełnienia i prowadzenia dokumentacji obowiązującej przy tego rodzaju badaniach technicznych pojazdów,
 - c) umiejętność prowadzenia specjalistycznych pomiarów i dokonywania samodzielnych ocen uzasadniających wykonanie dodatkowych opinii rzeczoznawców samochodowych lub innej specjalności, umiejętność odnajdywania i odczytywania informacji technicznych dotyczących pojazdu .
- 3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno – praktyczne	sprawdzenie wiadomości	razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Przedmiot i zakres badań dodatkowych, rodzaje badań	4	-	-	4
3	Zasady i kryteria oceny dodatkowej układów hamulcowych	1	1	-	2
4	Zasady i kryteria oceny dodatkowej układu kierowniczego, zawieszenia i kół	1	1	-	2
5	Pomiary ustawienia kół i osi, pomiary sprawności amortyzatorów	1	2	-	3
6	Zasady i kryteria oceny dodatkowej stanu technicznego nadwozia, ramy	2	2	-	4
7					
8	Cel i zadania opinii rzeczoznawcy, przykłady	1	-	-	1
9	Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia w części	-	-	1	1

	teoretycznej i praktycznej				
10	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia i analizujący popełniane przez kursantów błędy	1	-	-	1
RAZEM		12	6	1	19

4) Założenia planu nauczania

a) do lp. 1

Wykład przewidziany jako element porządkowy służący poinformowaniu słuchaczy o sprawach organizacyjnych, informacje o sposobie prowadzenia zajęć, przekazanie materiałów pomocniczych, informacje o zasadach i formie egzaminu końcowego.

b) do lp. 2

Omówienie celu badań dodatkowych, ich przedmiotu i zakresu, rodzajów badań, prawidłowej kolejności postępowania, organizacji systemu badań na terenie stacji kontroli pojazdów.

c) do lp. 3

Omówienie metod i kryteriów oceny dodatkowej układów hamulcowych. Zasada działania i kryterium oceny systemu ABS. Zasada działania korektorów hamulcowych i możliwość kontroli prawidłowości ich działania. Zasady kontroli dodatkowej pneumatycznych układów hamulcowych.

d) do lp. 4

Metody i kryteria oceny stanu technicznego, mocowania i działania układu kierowniczego i układu wspomagania, zawieszenia, mocowania kół itp.

e) do lp. 5

Omówienie teoretycznych podstaw geometrii kół i osi, zasady prawidłowego pomiaru geometrii kół, znaczenie technicznej sprawności amortyzatorów dla prawidłowego prowadzenia pojazdu. Praktyczne pomiary na przykładzie pojazdu samochodowego.

f) do lp. 6

Przypadki uzasadniające oględziny i badania głównych węzłów nadwozia lub ramy. Proste metody pomiarów nadwozia i ramy. Technika kontroli prawidłowości działania korektorów świateł mijania.

g) do lp. 8

Podstawowe zasady techniki samochodowej. Współpraca z rzeczoznawcami różnych specjalności, przypadki uzasadniające opinię.

h) do lp. 9

Sprawdzenie wiadomości z zakresu przeprowadzonego szkolenia.

i) do lp. 10

Omówienie wyników szkolenia. Analiza typowych błędów popełnianych w czasie kontroli.

Część VI– warsztaty doskonalenia zawodowego:

1) Zakres szkolenia

Zakres szkolenia obejmuje zaznajomienie słuchaczy z bieżącymi zmianami przepisów dotyczących badań technicznych, nowymi technologiami badania pojazdów, najnowszymi rozwiązaniami technicznymi w zakresie wyposażenia pojazdów w urządzenia podwyższające bezpieczeństwo jazdy i ochronę środowiska.

2) Wymagane efekty szkolenia

Absolwent szkolenia powinien poznać najnowsze zmiany przepisów w zakresie warunków technicznych, badań technicznych pojazdów oraz umieć je odpowiednio stosować i interpretować.

3) Plan nauczania

Lp.	Treść tematu	Liczba godzin lekcyjnych			
		teoretycznych	seminarium teoretyczno-praktyczne	sprawdzenie wiadomości	razem
1	2	3	4	5	6
1	Wykład wprowadzający w tematykę szkolenia i technikę działania kursu	1	-	-	1
2	Szczegółowa analiza najnowszych przepisów dotyczących badań pojazdów: ustawy, rozporządzenia	3	1	-	4
3	Nowe rozwiązania techniczne w konstrukcji pojazdów, podwyższające bezpieczeństwo jazdy i ochronę środowiska	2	-	-	2
4	Szczegółowa analiza wybranych przepisów dotyczących przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań	3	-	-	3
5	Nowe technologie badania stanu technicznego zespołów i układów pojazdów mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy i ochronę środowiska	1	-	-	1
6	Omówienie najczęściej pojawiających się problemów i błędów spotykanych w trakcie przeprowadzania badań	2	1	-	3
7	Wykład podsumowujący wyniki szkolenia	1	-	-	1
	RAZEM:	12	2	-	14

4) założenia planu nauczania

Do lp. 1

Wykład ma na celu poinformowanie słuchaczy o sprawach organizacyjnych, o sposobie prowadzenia zajęć, przekazywaniu szkoleniowych materiałów pomocniczych.

Do lp. 2

Omówienie bieżących zmian przepisów związanych z problematyką badań technicznych pojazdów. Szczegółowa analiza przepisów z praktycznymi przykładami zastosowania w działalności stacji kontroli pojazdów.

Do lp. 3

Najnowsze konstrukcje podwyższające bezpieczeństwo jazdy zastosowane w aktualnie produkowanych pojazdach. Możliwe do zastosowania sposoby oceny stanu technicznego pojazdu.

Do lp. 4

Szczegółowa analiza wybranych zapisów obowiązujących przepisów z którymi diagności mają najwięcej trudności w bieżącej działalności.

Do lp. 5

Prezentacja najnowszych osiągnięć technicznych w zakresie przeprowadzania diagnostyki bezpieczeństwa jazdy oraz ochrony środowiska.

Do lp. 6

Omówienie najczęściej popełnianych błędów związanych z przeprowadzeniem badań technicznych pojazdów, będących wynikiem niewłaściwie stosowanych procedur.

Do lp. 7

Omówienie wyników szkolenia.

WZÓR
ZASWIADCZENIE NR
(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
(pieczęć ośrodka szkolenia)

Nr ośrodka szkolenia w rejestrze przedsiębiorców:

o ukończeniu szkolenia

Pan(i)

numer PESEL⁷⁾

urodzony(na) dnia⁸⁾

nr ewidencyjny diagnosty⁹⁾

ukończył(a) szkolenie w zakresie¹⁰⁾

.....

.....

w okresie od dnia do dnia

Szkolenie odbyło się według programu ustalonego w części¹¹⁾ załącznika nr 8 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, wymagań dla ośrodków szkolenia oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych (Dz. U.).

Data wydania zaświadczenia:

.....

(imię, nazwisko i podpis osoby *uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek*)

⁷⁾ o ile posiada

⁸⁾ w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument

⁹⁾ o ile dotyczy

¹⁰⁾ należy wpisać właściwe tytuły części programu szkolenia

¹¹⁾ należy wpisać odpowiedni numer części programu szkolenia

WZÓR WNIOSKU
O DOPUSZCZENIE DO EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO

.....

(miejscowość i data)

Wnioskodawca:

.....
(imię i nazwisko)

.....
(adres)

.....
(numer PESEL⁹⁾)

.....
(tel. kontaktowy, e-mail)

WNIOSEK O DOPUSZCZENIE DO ^{}**
egzaminu kwalifikacyjnego
części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego z zakresu części: II III IV V
zadania otwartego
części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego

W celu stwierdzenia spełnienia wymagań określonych w art. 86o ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. ...) wnoszę o przeprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego dla ^{**}:

- osoby ubiegającej się o uprawnienie diagnosty
- diagnosty uzupełniającego uprawnienia

do wykonywania ^{***}:

- 1) okresowych badań technicznych pojazdów, w tym także pojazdu o napędzie elektrycznym i hybrydowym, zabytkowego, taksówki, pojazdu uprzywilejowanego, pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego, przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy, ciągników rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów, dodatkowych badań technicznych pojazdów skierowanych przez starostę w celu ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji;

- 2) badań technicznych autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h;
- 3) badań technicznych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych;
- 4) badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem;
- 5) badań technicznych pojazdów skierowanych przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę lub właściciela pojazdu oraz w którym dokonano naprawy wynikającej ze szkody istotnej, które wymagają dodatkowego badania technicznego.

Zgodnie z komunikatem Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w sprawie wyznaczenia terminu i miejsca przeprowadzenia egzaminu kwalifikacyjnego, zamieszczoną na stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego, zgłaszam udział w egzaminie, który odbędzie się dnia w

Wyrażam zgodę na przetwarzanie danych osobowych, zgodnie z art. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L119 z 04.05.2016 r., str. 1).

Jednocześnie wnoszę o doręczanie pism w postaci**):

- elektronicznej za pośrednictwem systemu teleinformatycznego służącego do obsługi doręczeń,
- papierowej drogą pocztową.

.....
(podpis wnioskodawcy****)

*) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

**) Właściwe zaznaczyć.

***) Wymienia się tylko wnioskowane rodzaje badań.

****) W przypadku wniosku składanego w postaci elektronicznej powinien on być opatrzony bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu lub podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP.

WZÓR ARKUSZA ODPOWIEDZI Z CZĘŚCI TEORETYCZNEJ (PISEMNEJ)
EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO

ARKUSZ ODPOWIEDZI Z CZĘŚCI TEORETYCZNEJ EGZAMINU
KWALIFIKACYJNEGO

(miejsowość, data)

I. Dane personalne:

1. Nazwisko

2. Imię

3. Nr PESEL*)

II. Przystępuje do części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego w zakresie części:

I, II, III, IV, V, zadania otwartego **)

Nr pytania	Odpowiedzi z testu część I szkolenia			Nr pytania	Odpowiedzi z testu część II szkolenia			Zadanie otwarte wynik: pozytywny/negatywny **)
	A	B	C		A	B	C	
1	A	B	C	1	A	B	C	UWAGI:
2	A	B	C	2	A	B	C	
3	A	B	C	3	A	B	C	
4	A	B	C	4	A	B	C	
5	A	B	C	5	A	B	C	
6	A	B	C	Liczba błędów				
7	A	B	C	Nr pytania	Odpowiedzi z testu część III szkolenia			

8	A	B	C	1	A	B	C	Wynik z części teoretycznej egzaminu pozytywny/negatywny **)	
9	A	B	C	2	A	B	C		
10	A	B	C	3	A	B	C		
11	A	B	C	4	A	B	C		
12	A	B	C	5	A	B	C		
13	A	B	C	Liczba błędów					
14	A	B	C	Nr pytania	Odpowiedzi z testu część IV szkolenia				
15	A	B	C						
16	A	B	C						
17	A	B	C	1	A	B	C		Komisja egzaminacyjna: 1. <i>(imię i nazwisko)</i> <i>(podpis)</i> 2. <i>(imię i nazwisko)</i> <i>(podpis)</i> 3. <i>(imię i nazwisko)</i> <i>(podpis)</i>
18	A	B	C	2	A	B	C		
19	A	B	C	3	A	B	C		
20	A	B	C	4	A	B	C		
21	A	B	C	5	A	B	C		
22	A	B	C	Liczba błędów					
23	A	B	C	Nr pytania	Odpowiedzi z testu część V szkolenia				
24	A	B	C						
25	A	B	C						
26	A	B	C	1	A	B	C		
27	A	B	C	2	A	B	C		
28	A	B	C	3	A	B	C		
29	A	B	C	4	A	B	C		
30	A	B	C	5	A	B	C		
Liczba błędów				Liczba błędów					

*¹) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

**²) Niepotrzebne skreślić.

Sposób wypełniania arkusza:

1. Arkusz odpowiedzi wypełnia się długopisem lub piórem.
2. Jedną, wybraną odpowiedź na pytanie, oznaczoną literą A, B albo C zaznacza się kółkiem.
3. W przypadku dokonywania korekty odpowiedzi uznanej przez zdającego za nieprawidłową, kółko należy skreślić znakiem „X” i zaznaczyć inną odpowiedź. Korekta odpowiedzi powinna być potwierdzona podpisem zdającego umieszczonym przy numerze pytania.
4. Odpowiedź oznaczoną literą A, B albo C uznaje się za błędną w następujących przypadkach:
 - 1) nie zostanie zaznaczona żadna odpowiedź;
 - 2) zostanie zaznaczona odpowiedź nieprawidłowa;
 - 3) zostanie zaznaczona więcej niż jedna odpowiedź;
 - 4) dokonano dwukrotnej korekty odpowiedzi w danym pytaniu.

Załącznik nr 6

WZÓR ARKUSZA EGZAMINACYJNEGO Z CZĘŚCI PRAKTYCZNEJ EGZAMINU DLA OSÓB
UBIEGAJĄCYCH SIĘ O UPRAWNIENIA DIAGNOSTÓW I DIAGNOSTÓW UZUPEŁNIAJĄCYCH
SWOJE UPRAWNIENIA

ARKUSZ EGZAMINACYJNY Z CZĘŚCI PRAKTYCZNEJ EGZAMINU DLA OSÓB UBIEGAJĄCYCH SIĘ
O UPRAWNIENIA DIAGNOSTÓW I DIAGNOSTÓW UZUPEŁNIAJĄCYCH SWOJE UPRAWNIENIA

.....
(imię i nazwisko)

.....
(Nr PESEL^{*)} oraz podpis)

Zakres zdawanego egzaminu ^{**):}

.....
(treść zadanego pytania dotyczącego części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego)

Lp.	Zakres przeprowadzanych czynności podczas części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego	Wynik (pozytywny/negatywny)
1	Przeprowadzenie badania technicznego pojazdu zgodnie z zadaną tematyką zdawanego egzaminu	
2	Wydanie oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu zgodnie z zadaną tematyką zdawanego egzaminu	
3	Poprawność wypełnienia dokumentów podczas przeprowadzania badania technicznego	
4	Końcowy wynik egzaminu ^{***)}	

UWAGI:

Komisja egzaminacyjna:

.....
(miejsowość oraz data przeprowadzenia części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego)

.....
(imię i nazwisko) (podpis)

.....
(imię i nazwisko) (podpis)

.....
(imię i nazwisko) (podpis)

Załączniki:

Zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

Objaśnienia:

^{*)} W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

^{***)} W przypadku uzupełniania uprawnień diagnosty należy wpisać odpowiednią część szkolenia specjalistycznego z zakresu części II, III, IV lub V, z której osoba zdaje egzamin, w przypadku pełnego egzaminu wpisuje się pełny zakres.

^{*****)} Za wynik pozytywny należy uznać wykazanie się umiejętnością z zakresu zawartego w lp. 1–3 powyższej tabeli.

WZÓR PROTOKOŁU PRZEPROWADZENIA EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO

(maksymalny format A4 (210 x 297 mm))

PROTOKÓŁ PRZEPROWADZENIA EGZAMINU KWALIFIKACYJNEGO											
<i>..... (pieczęć komisji egzaminacyjnej)</i>		Protokół egzaminacyjny nr z dnia									
		Liczba osób zakwalifikowanych do egzaminu									
		Liczba osób egzaminowanych									
		Liczba osób, które nie przystąpiły do egzaminu									
Poz.	Nazwisko i imię		Wniosek z dnia	Część egzaminu	Wyniki egzaminu w zakresie odpowiedniej części szkolenia *):						Zaświadczenie **) nr z dnia
	nr PESEL ***)	zakres egzaminu: odpowiednia część szkolenia			I	II	III	IV	V	pytanie opisowe	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1				teoretyczna							
				praktyczna							
2				teoretyczna							
				praktyczna							
3				teoretyczna							
				praktyczna							
4				teoretyczna							
				praktyczna							
5				teoretyczna							
				praktyczna							
...				teoretyczna							

				praktyczna							
20				teoretyczna							
				praktyczna							

*)
 **)
 ***)

P – wynik pozytywny; N – wynik negatywny.

Wypełnia się po wydaniu zaświadczenia potwierdzającego zdanie egzaminu kwalifikacyjnego.

W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

Liczba osób egzaminowanych w zakresie:						Komisja egzaminacyjna:							
						<p>..... <i>(imię i nazwisko) (podpis)</i></p> <p>..... <i>(imię i nazwisko) (podpis)</i></p> <p>..... <i>(imię i nazwisko) (podpis)</i></p>							
		Część szkolenia	I	II	II I	I V	V						
Część Egzaminu													
Teoretyczna													
Praktyczna													

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....

(miejsowość i data)

.....

(firma przedsiębiorcy)

.....

(adres zamieszkania albo siedziby przedsiębiorcy)

.....

(nr w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej*)

.....

(NIP*)

WNIOSEK

– o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia na podstawie art. 86v ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990),

dla:

.....

(adres ośrodka szkolenia)

1. Część praktyczna szkolenia przeprowadzana jest w okręgowej stacji kontroli pojazdów:

.....

(adres stacji kontroli pojazdów, kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów)

2. Dane wykładowców przeprowadzających szkolenie:

Lp.	Imię i nazwisko wykładowcy	Numer świadectwa potwierdzającego uczestnictwo w seminarium
1.		
2.		
3.		

3. Uwagi:

.....

.....
.....
.....

.....

podpis wnioskodawcy

Załączniki:

- oświadczenie, o którym mowa w art. 86v ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym
- wykaz osób upoważnionych do podpisywania za świadczeń o ukończenia szkolenia

OBJAŚNIENIA:

*) Należy wpisać w przypadku posiadania przez przedsiębiorców tego numeru.

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
(miejsowość i data)

DYREKTOR

Transportowego Dozoru Technicznego

ZAŚWIADCZENIE Nr

potwierdzające wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia

Potwierdzam dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów dla:

.....
(firma przedsiębiorcy) (adres zamieszkania albo siedziby przedsiębiorcy)

.....
(nr w rejestrze przedsiębiorców albo ewidencji działalności gospodarczej*)

.....
(NIP*)

na prowadzenie ośrodka szkolenia, o których mowa w art. 86t ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990), mieszczącego się w:

.....
(adres ośrodka szkolenia diagnostów)

2. Numer ewidencyjny ośrodka szkolenia: OSD/00000).

.....
(Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego)

OBJAŚNIENIA:

- *) Należy wpisać w przypadku posiadania przez przedsiębiorcę tego numeru.
OSD – stały wyróżnik ośrodka szkolenia diagnostów;
00000 – kolejny numer ośrodka szkolenia diagnostów

UZASADNIENIE

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, wymagań dla ośrodków szkolenia oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 86y ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990).

W związku z implementacją Dyrektywy 2014/45/UE zaistniała konieczność ponownego wydania przedmiotowego rozporządzenia. W rozporządzeniu określono:

- 1) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia;
- 2) sposób nadawania ośrodkowi szkolenia numeru ewidencyjnego;
- 3) program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 4) tryb, szczegółową formę, warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego;
- 5) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnej;
- 6) tryb i sposób rozpatrywania wniosku o ponowną ocenę części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego;
- 7) sposób i warunki przeprowadzania seminariów dla wykładowców;
- 8) sposób postępowania z dokumentami związanymi z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych i warsztatów doskonalenia zawodowego oraz wzory stosowanych dokumentów;
- 9) sposób prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia diagnostów;
- 10) wzór:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
 - b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia;
- 11) wysokość opłaty za:
 - a) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
 - b) egzamin kwalifikacyjny,
 - c) uczestnictwo w seminariach dla wykładowców.

Przedkładany projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Wpływ projektowanych przepisów na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw został wskazany w pkt 7 OSR.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, wymagań dla ośrodków szkolenia oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych</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 Maciej Bożyk, maciej.bozyk@mi.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MI, tel. 22-630-13-29</p>	<p>Data sporządzenia 11 października 2018 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury -----</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Niniejsze rozporządzenie wdraża dyrektywę 2014/45/UE.

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

W przedmiotowym rozporządzeniu dokonuje się korekt związanych ze zmianą delegacji.

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

Nie dotyczy

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kandydaci na diagnostów	Brak danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów	–	Bezpośrednie
Diagności	Brak danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów		Bezpośrednie
Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (przeprowadzający egzaminy kwalifikacyjne diagnostów)	–	–	Bezpośrednie

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

Projektowane rozporządzenie stanowi załącznik do prac legislacyjnych związanych z ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,

	<u>Koszty:</u> sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	Wpis do rejestru OSD							
	nadzór nad OSD							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy				
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
<input 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 type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie		
Omówienie wpływu		Brak wpływu.						

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie rozporządzenia po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

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

Nie dotyczy.

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

Brak.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzoru świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru pieczętki diagnosty oraz wysokości opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty²⁾

Na podstawie art. 86y ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

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

§ 2. 1. Wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Numer ewidencyjny diagnosty nadaje się według następującego wzoru: „TDT-D/00000”,

w którym:

- 1) TDT oznacza stały wyróżnik Transportowego Dozoru Technicznego;
- 2) D oznacza stały element numeru ewidencyjnego diagnosty;
- 3) pięć cyfr określa kolejny numer wynikający z rejestru diagnostów; w przypadku nadania numeru innego niż 5-cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą 0.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51).

§ 3. Wzór świadectwa kompetencji diagnosty określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. Wzór wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 5. Wzór pieczętki diagnosty określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 6. Wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty wynosi 100 zł.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776 i poz. 1076, z 2016 r. poz. 1075 oraz z 2017 r. poz. 2089), które traci moc z dniem ... w związku z wejściem w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR
ZAŚWIADCZENIE O WPISIE DO REJESTRU DIAGNOSTÓW

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
(miejsowość i data)

.....
(Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego)

Na podstawie art. 86q ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990), dokonuje wpisu do rejestru diagnostów:

.....
(imię i nazwisko)

.....
(numer PESEL*)

posiadającego kompetencje do wykonywania:

- 1) okresowych badań technicznych pojazdów, w tym także pojazdu o napędzie elektrycznym i hybrydowym, zabytkowego, taksówki, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego;
- 2) badań technicznych autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h;
- 3) badań technicznych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych;
- 4) badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem;
- 5) badań technicznych pojazdów skierowanych przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę lub właściciela pojazdu, które wymagają dodatkowego badania technicznego.

nadając numer ewidencyjny diagnosty:

TDT- D/00000

Niniejsze zaświadczenie potwierdza wpis do rejestru diagnostów z dniem jego wydania.

.....

(podpis)

OBJAŚNIENIA:

Budowa numeru ewidencyjnego diagnosty:

D – stały element numeru ewidencyjnego diagnosty oznaczający: „diagnosta”,

00000 – kolejny numer diagnosty wynikający z rejestru diagnostów, w przypadku nadania numeru innego niż 5-cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą 0.

^{*)} W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

WZÓR

Świadectwo kompetencji diagnosty nr.....

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
(miejsowość i data)

.....
(Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego)

Na podstawie art. 86p ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990), wydaje świadectwo kompetencji diagnosty dla:

.....
(imię i nazwisko)

.....
(numer PESEL*)

potwierdzające odpowiednie przygotowanie do wykonywania:

- 1) okresowych badań technicznych pojazdów, w tym także pojazdu o napędzie elektrycznym i hybrydowym, zabytkowego, taksówki, pojazdu uprzywilejowanego, pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego, przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy, ciągników rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów, dodatkowych badań technicznych pojazdów skierowanych przez starostę w celu ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji;
- 2) badań technicznych autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h;
- 3) badań technicznych pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów niebezpiecznych;
- 4) badań technicznych pojazdów przystosowanych do zasilania gazem;
- 5) badań technicznych pojazdów skierowanych przez organ kontroli ruchu drogowego, starostę lub właściciela pojazdu oraz w którym dokonano naprawy wynikającej ze szkody istotnej, które wymagają dodatkowego badania technicznego.

Jednocześnie poświadczają posiadanie odpowiednich kompetencji i wykształcenia, o których mowa w art. 13 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.**)

Niniejsze świadectwo stanowi załącznik do decyzji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego nr z dnia.....

.....

(podpis)

OBJAŚNIENIA:

*) W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

**) Należy skreślić w przypadku osób niespełniających wymagań dyrektywy 2014/45/UE.

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 x 297 mm))

.....
nazwisko i imię

.....
PESEL¹⁾

.....
urodzony(a) dnia²⁾

.....
nr i nazwa dokumentu tożsamości

.....
adres zamieszkania

Dyrektor
Transportowego Dozoru
Technicznego

1) o ile posiada

2) w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument

Wniosek

o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty

Wnoszę o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty do wykonywania badań technicznych pojazdów w stacji kontroli pojazdów.

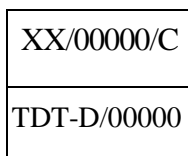
Do wniosku załączam:

- 1) dokumenty potwierdzające posiadanie wymaganego wykształcenia:
 - a).....;
 - b).....;
 - c).....;
 - d).....;
- 2) dokumenty potwierdzające posiadanie wymaganej praktyki zawodowej:
 - a).....;
 - b).....;
 - c).....;
 - d).....;
- 3) dokumenty potwierdzające odbycie wymaganego szkolenia specjalistycznego:
 - a).....;
 - b).....;
 - c).....;
 - d).....;
- 4) zaświadczenie potwierdzające zdanie egzaminu kwalifikacyjnego dla kandydatów na diagnostów nr.....;
- 5) oświadczenie o niekaralności;
- 6) dowód uiszczenia opłaty.

.....
data i podpis wnioskodawcy

^{*)} W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy wpisać numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument.

WZÓR
pieczętki diagnosty



Wymiary pieczętki: 20 X 20 mm, kolor tuszu: niebieski lub czarny.

OBJAŚNIENIA:

XX – wyróżnik rodzaju stacji – odpowiednio jedna lub dwie litery:

„O” okręgowa stacja kontroli pojazdów;

„P” podstawowa stacja kontroli pojazdów;

„PP” podstawowa stacja kontroli pojazdów z przyczepami.

00000 – kolejny numer stacji kontroli pojazdów, w przypadku nadania numeru innego niż 5-cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą 0.

C – należy wpisać w przypadku stacji kontroli pojazdów uprawnionych do badania ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów.

D – stały element numeru ewidencyjnego diagnosty oznaczający: „diagnosta”,

00000 - kolejny numer diagnosty wynikający z rejestru diagnostów, w przypadku nadania numeru innego niż 5-cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą 0.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzoru świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru pieczętki diagnosty oraz wysokości opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 86y ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990) Projekt rozporządzenia określa wzory: zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, świadectwa kompetencji diagnosty, wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty i pieczętki diagnosty. Dodatkowo określona została wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.

Prace nad niniejszym rozporządzeniem stanowią konsekwencję projektowanej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa nowelizacja implementuje do krajowego porządku prawnego 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).

Główne zagadnienia wymagające transpozycji i uregulowania w polskim prawie dotyczą przede wszystkim wyznaczenia organu właściwego odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce, stworzenia spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów (SKP), mającego na celu zapewnienie wysokiego poziomu jakości przeprowadzanych badań technicznych, co przekłada się w sposób bezpośredni na bezpieczeństwo 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.

Wskazać należy, iż implikacją przedstawionej powyżej transpozycji dyrektywy 2014/45/UE, jest również przedmiotowe rozporządzenie. Wprowadzenie nowych wymagań odnośnie diagnostów oraz przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów wymogło na ustawodawcy konieczność zaktualizowania wszelkich wzorów dokumentów oraz pieczętek stosowanych w tym zakresie. Nadto, z uwagi na szereg wprowadzanych zmian w zakresie diagnostów konieczna była również aktualizacja opłaty za wydanie świadectwa kompetencji

diagnosty.

Przedkładany projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia organom i instytucjom Unii Europejskiej w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia 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 (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

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

Wpływ projektowanych przepisów na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw został określony w pkt 7 OSR.

Projektowane przepisy są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzoru świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru pieczętki diagnosty oraz wysokości opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty</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 Maciej Bożyk, maciej.bozyk@mi.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MI, tel. 22 630-13-29</p>	<p>Data sporządzenia 10.10.2018 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury -----</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia realizuje delegację art. 86y ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990).
Przepisy niniejszego rozporządzenia określają wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzór świadectwa kompetencji diagnosty, wzór wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzór pieczętki diagnosty oraz wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.

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

Przedmiotowy projekt rozporządzenia dostosowuje wzory wniosków i zaświadczeń oraz wzór pieczętki diagnosty do zmian wprowadzonych na poziomie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Ponadto wprowadzone zmiany dostosowują numerację i nazewnictwo do przepisów ww. projektu ustawy.

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

Prace nad przepisami niniejszego rozporządzenia stanowią konsekwencję projektowanej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Przedmiotowa nowelizacja wdraża do krajowego porządku prawnego 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).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Dane udostępnione przez TDT – na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Bezpośrednie
Transportowy Dozór Techniczny	-	-	Bezpośrednie
Diagności	Brak danych ze względu na brak centralnego rejestru diagnostów	-	Bezpośrednie

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

Projektowane rozporządzenie stanowi załącznik do prac legislacyjnych związanych z ustawą o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

budżet państwa													
JST													
Transportowy Dozór Techniczny	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	0,15	12,65
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Co roku odbywa się 2150 osobo-egzaminów dla zdobycia uprawnień diagnosty. Mając na względzie średni poziom zdawalności, każdego roku zdaje z wynikiem pozytywnym egzamin ok. 1500 osób. Mając na względzie wysokość opłaty za nadanie uprawnienia w kwocie 100 zł oraz liczbę osób uzyskujących pozytywny wynik, dochód dla TDT z tego tytułu będzie wynosił ok. 0,15 mln rocznie, z czego TDT będzie przekazywał do budżetu państwa ok. 0,045 mln rocznie. Nadanie uprawnienia diagnoście nie generuje istotnych kosztów po stronie TDT.

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	<u>Wpływy:</u>							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Kandydat na diagnostę, aby uzyskać uprawnienie po pozytywnie zdanym egzaminie będzie musiał uiścić opłatę w wysokości 100 zł.						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								

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

X nie dotyczy

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

- tak
- nie
- nie dotyczy

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

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

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

- tak
- nie
- nie dotyczy

Komentarz: -

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
- sytuacja i rozwój regionalny
- inne:

- demografia
- mienie państwowe

- informatyzacja
- zdrowie

Omówienie wpływu

Brak wpływu.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie rozporządzenia po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

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

Nie dotyczy.

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

Brak.