UZASADNIENIE

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

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

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

Ponadto minister właściwy do spraw transportu powołał grupę roboczą, która skupiła w swoim gronie przedstawicieli organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze szeroko rozumianych badań technicznych pojazdów, m.in. przedstawicieli Instytutu Transportu Samochodowego, Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych, Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów, Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej i Związku Powiatów Polskich. Wynikiem prac tej grupy są 22 tezy, w ramach *„Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości”*, których realizacja ma przede wszystkim poprawić jakość badań technicznych pojazdów przeprowadzanych przez diagnostów oraz wzmocnić nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. W znacznej mierze naprzeciw postulatom środowiska branżowego wychodzi dyrektywa 2014/45/UE, która zostanie wdrożona przepisami projektowanej ustawy.

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

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

Jako organ właściwy w zakresie badań technicznych pojazdów oraz nadzoru nad tymi badaniami został wyznaczony Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Organ ten kieruje Transportowym Dozorem Technicznym, zwanym dalej „TDT”, który jest państwową osobą prawną podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu. Dyrektor TDT już obecnie jest organem właściwym w sprawach homologacji pojazdów, posiada więc niezbędną wiedzę i doświadczenie w kwestiach związanych z warunkami technicznymi pojazdów. Od 2004 r. Dyrektor TDT wykonuje sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w zakresie zgodności warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno‑pomiarowego z wymaganiami. W wyniku przeprowadzonego sprawdzenia wydaje w drodze decyzji administracyjnej poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych, które jest jednym z niezbędnych dokumentów koniecznych do podjęcia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Ponadto Dyrektor TDT jest upoważniony do powoływania komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzamin kwalifikacyjny kandydatów na diagnostów i diagnostów rozszerzających swoje uprawnienia. Dodatkowo Dyrektor TDT podpisuje porozumienia z organami nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, tj. starostami, w zakresie powierzenia Dyrektorowi TDT czynności kontrolnych w ramach sprawowanego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów.

TDT jako państwowa osoba prawna spełnia również warunki określone przez wdrażaną dyrektywę 2014/45/UE, która w art. 4 przewiduje, że państwo zapewnia, aby pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane. Również do kompetencji państwa należy przeprowadzanie badań technicznych pojazdów. Zasadne jest więc, aby organem właściwym w sprawach badań technicznych pojazdów oraz nadzoru nad badaniami była jednostka państwowa posiadająca odpowiednią wiedzę i doświadczenie w sprawach badań technicznych pojazdów oraz nadzoru nad infrastrukturą przeprowadzającą ww. badania. Dyrektor TDT spełnia wszystkie powyższe warunki, w związku z czym powierzenie mu w całości spraw związanych z zarządzaniem nad systemem badań technicznych pojazdów i nadzorem nad tym systemem jest rozwiązaniem optymalnym i gwarantującym pełną realizację zasadniczego celu dyrektywy 2014/45/UE, jakim jest stworzenie jednolitego i efektywnego systemu badań technicznych pojazdów, zapewniającego bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego oraz odpowiedni poziom ochrony środowiska naturalnego.

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

1. wyznaczenie organu właściwego, odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego,
2. ustanowienie organu odpowiedzialnego za sprawowane nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce,
3. stworzenie spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów, mającego na celu zapewnienie wysokiego poziomu jakości przeprowadzonych badań technicznych pojazdów i bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również umożliwiającego sprawne reagowanie na wszelkie nieprawidłowości związane z prowadzeniem działalności w zakresie badań technicznych, niezwłoczne ich eliminowanie i zapobieganie pojawianiu się ich w przyszłości,
4. określenie minimalnego wyposażenia stacji kontroli pojazdów oraz systemu okresowego badania sprawności urządzeń stosowanych na stacji,
5. stworzenie systemu prowadzenia szkoleń dla diagnostów (wstępnych i okresowych),
6. ustanowienie organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów oraz uregulowanie kwestii działalności tych ośrodków, mając na względzie konieczność zapewnienia i utrzymania wysokiego poziomu szkoleń diagnostów,
7. wyznaczenie organu odpowiedzialnego za egzaminowanie i nadawanie uprawnień diagnostom,
8. wyznaczenie krajowego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską.

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

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

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

* wyznaczenie organu odpowiedzialnego za organizację i funkcjonowanie oraz poprawę jakości badań technicznych, tj. organu właściwego, zarządzającego systemem prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów – Dyrektora TDT,
* wyznaczenie komórki, stanowiącej część organu właściwego, odpowiedzialnej za nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów oraz przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów,
* wprowadzenie instrumentów oddziaływania przez organ właściwy i organ sprawujący nadzór na badania techniczne pojazdów, np. kontrole doraźne przedsiębiorców i innych podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, wprowadzenie instytucji powtórnego badania technicznego w przypadku nieprawidłowości lub wątpliwości,
* stworzenie centralnych rejestrów zapewniających prawidłowy nadzór i możliwość szybkiego reagowania na ujawnione nieprawidłowości: rejestr nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanych i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych, rejestr diagnostów, rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów,
* stworzenie systemu szkolenia kandydatów na diagnostów, a także warsztatów doskonalenia zawodowego,
* wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu prowadzącego krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji związanych z badaniami technicznymi pojazdów z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich UE oraz z Komisją Europejską,
* wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu sprawującego nadzór nad systemem szkolenia diagnostów,
* przeprowadzanie badań technicznych trolejbusów i tramwajów przez Dyrektora TDT,
* przyznanie Dyrektorowi TDT kompetencji do nadawania, w drodze decyzji administracyjnej, numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz kompetencji do wydawania decyzji o zgodzie na wykonanie i umieszczanie tabliczek znamionowych zastępczych, a także umieszczanie numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonywania i umieszczania tabliczek znamionowych zastępczych.

**Warunki techniczne pojazdów**

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

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

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

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

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

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

Dodany **art. 39a** wprowadza natomiast możliwość stosowania urządzeń aerodynamicznych w samochodach ciężarowych i stanowi realizację postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniającej dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym. Urządzenia takie będą mogły być używane na autostradach, drogach ekspresowych oraz drogach dwujezdniowych co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu, co pozwoli na redukcję zużycia paliwa w pojazdach w nie wyposażonych.

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

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

Projekt nowelizuje dotychczasowe przepisy dotyczące numeru nadwozia, podwozia lub ramy przez zmianę brzmienia **art. 66a ust. 2** oraz dodanie nowych przepisów **w ust. 2a–2i.** Projektowane przepisy przenoszą kompetencję w zakresie nadawania numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz wyrażania zgody na wykonanie i umieszczenie tabliczek znamionowych zastępczych z poziomu 380 starostów na jeden organ – Dyrektora TDT. Rozwiązanie to ma zagwarantować umożliwienie jednoznacznego rozpoznania i identyfikacji pojazdu w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz porządku ruchu na drodze z jednoczesną gwarancją, iż procedura ta zostanie przeprowadzona przy zastosowaniu jednolitych wytycznych wyłącznie w sposób zgodny z prawem. Ponadto Dyrektor TDT prowadził będzie w systemie teleinformatycznym centralny rejestr nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanych i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych. Co istotne, zgodnie z brzmieniem **art. 86a ust. 4** procedura umieszczenia numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonania i umieszczenia tabliczki znamionowej zastępczej będzie przeprowadzana przez Dyrektora TDT w ramach jednej opłaty. Pobierana będzie jedna opłata za wydanie przez Dyrektora TDT decyzji w tym zakresie (nie będą pobierane żadne dodatkowe opłaty w tym zakresie związane z czynnościami polegającymi na umieszczeniu numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonaniu i umieszczeniu tabliczki znamionowej zastępczej). Informacje o stacjach kontroli pojazdów, w których możliwe będzie umieszczenie numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz tabliczki znamionowej zastępczej, zamieszczane będą w decyzjach wydawanych przez Dyrektora TDT w tym przedmiocie, jak również będą dostępne w wykazie stacji kontroli pojazdów prowadzonym przez Dyrektora TDT na podstawie art. **86a ust. 10**. Powyższe rozwiązania mają zapewnić wyeliminowanie stosowania praktyk sprzecznych z prawem, co w konsekwencji wpłynie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także zapewnienie pewności i bezpieczeństwa obrotu pojazdami. Natomiast sama procedura umieszczania numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz tabliczki znamionowej zastępczej nie ulegnie istotnym zmianom i określona zostanie, jak dotychczas, na poziomie aktu wykonawczego (może jednocześnie uwzględniać nowe technologie).

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

Nowe brzmienie zostało również nadane **art. 70y, art. 70z, art. 70zq oraz art. 70zv.** Zgodnie z projektowanymi zapisami Dyrektor TDT będzie posiadał kompetencje do przeprowadzania badań homologacyjnych i badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych. Wprowadzenie tego rodzaju zapisów ma zapewnić zwiększenie dostępności miejsc, w których przeprowadza się np. dopuszczenie jednostkowe czy badanie sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Obecnie ww. badania można przeprowadzać w bardzo ograniczonej liczbie jednostek w kraju. Nadto, zwiększenie dostępności do badań wpłynie na skrócenie czasu związanego z procedurą uzyskania sprawozdania z badań niezbędnego do wydania decyzji przez Dyrektora TDT o udzieleniu homologacji lub dopuszczeniu jednostkowym. Rozwiązanie tego rodzaju spowoduje również ograniczenie kosztów związanych z uzyskaniem i przeprowadzeniem badania. Poza tym zapewni to pełne wykorzystanie potencjału pracowników TDT posiadających najwyższe kwalifikacje, co będzie dawać rękojmię przeprowadzenia wszelkich czynności precyzyjnie oraz z należytą starannością.

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

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

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

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

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

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

Zadania nałożone na Dyrektora TDT projektowaną ustawą implikują konieczność szeregu zmian w **art. 80b, art. 80ba, art. 80be i art. 80d**. Zmiany te umożliwiają Dyrektorowi TDT realizowanie ustawowych zadań, jakie wynikają z wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE (umieszczanie i przekazywanie określonych danych w i do centralnej ewidencji pojazdów). Jednocześnie proponowane przepisy dostosowują obecne już regulacje w zakresie centralnej ewidencji pojazdów w ten sposób, iż uwzględniają Dyrektora TDT jako podmiot nadający i umieszczający numer nadwozia, podwozia lub ramy oraz wydający zgodę na wykonanie i umieszczenie tabliczki znamionowej zastępczej, a także prowadzący centralny rejestr tych numerów oraz tabliczek, a także centralny rejestr diagnostów oraz przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

**System badań technicznych pojazdów**

Najistotniejsze zmiany wprowadzane przez przedmiotowy projekt są podyktowane obowiązkiem wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE. Wdrożenie tego aktu rangi unijnej ma na celu osiągnięcie celu postawionego przez Komisję Europejską, jakim jest „wizja zero” zakładająca, że państwa UE powinny do 2050 r. zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w transporcie drogowym prawie do zera. System badań technicznych pojazdów stanowi część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane na bezpiecznym i akceptowalnym poziomie z punktu widzenia ich użytkowania. Podkreślić należy, że pojazdy mechaniczne z niesprawnymi układami mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczyniać się do wypadków, powodując obrażenia lub śmierć. W konsekwencji polski system badań technicznych wymaga zmiany w każdym z segmentów stanowiących jego podstawę.

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

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

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

Projektowana zmiana doprecyzowuje w **art.** **81 ust. 4** **pkt 2**,że okresowemu badaniu technicznemu przeprowadzanemu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed pierwszą rejestracją nie podlega nowy pojazd, dla którego producent nowego typu pojazdu jest obowiązany uzyskać odpowiednie świadectwo homologacji WE. W tym przypadku należy zwrócić szczególną uwagę na brzmienie art. 81 ust. 4 *in fine,* zgodnie z którymz uwagi na specyfikę pojazdów takich jak np. pojazdy z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdy przystosowane konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego, zostały one wykluczone z ogólnego wyjątku wskazanego w ust. 4. Należy podkreślić, że terminy badań technicznych określone **art. 81 ust. 6–12** zostały utrzymane w przedziałach czasowych obowiązujących w dotychczasowych przepisach. W **art. 81 ust. 7,** mając na uwadze dotychczasową praktykę, dostosowana została materia określająca sposób liczenia terminu następnego badania technicznego w odniesieniu do konkretnych pojazdów. W katalogu pojazdów zobowiązanych do poddawania okresowym badaniom technicznym wskazany został czterokołowiec. W żadnym z obecnie obowiązujących przepisów czterokołowiec nie został wymieniony jako pojazd, który musi być poddawany okresowemu badaniu technicznemu. Z kolei obowiązek corocznego badania technicznego (bez uwzględnienia interwału, który np. dotyczy samochodu osobowego) rozszerzony został na wszystkie pojazdy samochodowe konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu osób wykorzystywane do zarobkowego przewozu osób – przyjęcie takiego rozwiązania podyktowane jest koniecznością podniesienia poziomu bezpieczeństwa w zarobkowym przewozie osób.

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

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

W **art. 81 ust. 14 pkt 1 lit. b** doprecyzowano aktualnie obowiązujące brzmienie celem jednolitości interpretacji. W art. **81 ust. 14 pkt 2** dodano litery **c–f,** rozszerzającekatalog przypadków zezwalających staroście oraz właścicielowi i posiadaczowi pojazdu przedstawić pojazd do dodatkowego badania technicznego w nowych, ściśle określonych okolicznościach. W tym samym ustępie wykreślono dotychczasowy pkt 3, ponieważ określone w nim zmiany konstrukcyjne zawierają się już w katalogu zmian zawartym w pkt 2 lit. f, ponadto zmieniono brzmienie dotychczasowego **pkt 4** również z uwagi na jednolitość interpretacyjną. Zmiany zostały także wprowadzone w dotychczasowym **ust. 14 pkt 7**, gdyż wymagają tego aktualnie obowiązujące zasady techniki legislacyjnej.

**Art. 82** **ust. 1** przewiduje, że Dyrektor TDT jest organem właściwym w sprawie badań technicznych pojazdów odpowiedzialnym za zapewnienie obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych pojazdów. Należy wskazać, że rozwiązanie to wynika z zapisów implementowanej dyrektywy 2014/45/UE. Pojęcie obiektywizmu i wysokiej jakości pojawia się w preambule ww. dyrektywy, jak również w jej art. 12 ust. 2, zgodnie z którym „stacje kontroli pojazdów powinny zapewniać obiektywność i wysoką jakość badań technicznych pojazdów”. Projektodawca zdecydował, iż te cechy powinny dotyczyć całego systemu badań technicznych pojazdów (przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów albo ośrodki szkolenia diagnostów oraz samych diagnostów). Odpowiedzialnym za zapewnienie odpowiedniego poziomu i jakości badań technicznych będzie organ właściwy, na co wskazuje motyw 34 preambuły, zgodnie z którym organ nadzorczy ustala w określonych przypadkach, czy utrzymano wysoki poziom obiektywności. W tym zakresie Dyrektor TDT będzie podlegał nadzorowi ministra właściwego do spraw transportu i zdawał będzie mu corocznie sprawozdanie z działań związanych z zapewnieniem obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych pojazdów. **Badania naukowe i prace rozwojowe służące podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa** będą prowadzone w ramach ww. działań związanych z zapewnieniem wysokiej jakości badań technicznych, w konsekwencji sprawozdania składane ministrowi właściwemu do spraw transportu obejmowały będą również wspomniane kwestie badań naukowych i prac rozwojowych. Jednocześnie w **art. 82 ust. 4** projektodawca umieścił zamknięty katalog zadań, które będą finansowane ze środków zgromadzonych w ramach systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów. Należy jednoznacznie podkreślić, że ww. środki finansowe będą mogły być przeznaczone jedynie na realizację zadań określonych tym przepisem.

**Badania naukowe i innowacyjność w dziedzinie motoryzacji.** Wskazać należy, iż w związku z nową koncepcją systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych, Dyrektorowi TDT została przyznana, zgodnie z art. 82 ust. 4 pkt 11, nowa możliwość wydatkowania środków na pokrycie kosztów związanych z pracami rozwojowymi służącymi podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym stanu technicznego pojazdów. Wskazanie takiej możliwości podyktowane jest ciągłym rozwojem techniki, szczególnie przemysłu motoryzacyjnego i innych dziedzin z nim powiązanych. W tym miejscu należy zauważyć, że obecnie na rynku motoryzacyjnym znany jest problem w zakresie manipulacji filtrami cząstek stałych DPF (wycinanie filtrów cząstek stałych) oraz manipulacjami AdBlue (stosowanie emulatorów). Aktualnie stosowane metody badania zanieczyszczeń gazowych silników pojazdów są niewystarczające. Dodatkowo zgodnie z przyjętymi założeniami Dyrektor TDT będzie w ramach prac rozwojowych przeznaczać środki na opracowanie nowych metod przeprowadzania badań technicznych pojazdów, jak również urządzeń stosowanych podczas tych badań. Dzięki temu diagnosta będzie w stanie szybko i skutecznie sprawdzić prawidłowość pracy układów odpowiedzialnych za redukcje substancji toksycznych w spalinach. Należy zauważyć, że pojazdy ze zmodyfikowanymi układami oczyszczania spalin stanowią realne zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi oraz środowiska naturalnego. Są powodem powstawania wielu schorzeń układu oddechowego oraz powodują powstawanie smogu, szczególnie w dużych aglomeracjach miejskich. Badania prowadzone przez TDT dotyczyć będą także usprawnienia w stosowaniu nowych rozwiązań funkcjonujących już na rynku motoryzacji, np. ogólnoeuropejskiego systemu szybkiego powiadamiania o wypadkach drogowych (eCall), czy też nowych metod pomiaru emisji spalin w warunkach rzeczywistej eksploatacji pojazdów (RDE). Zaznaczyć należy, iż prace rozwojowo–badawcze, jakie zamierza prowadzić Dyrektor TDT, będą ciągle wychodziły naprzeciw potrzebom rynku i samych użytkowników pojazdów. W tym przypadku wskazać należy rosnącą ilość użytkowanych pojazdów elektrycznych oraz autonomicznych. Obowiązujące normy prawne nie dają gwarancji prawidłowego i bezpiecznego przeprowadzania badań technicznych tych pojazdów. Środki z tej kategorii zostaną przeznaczone na badania i testy związane z funkcjonowaniem ww. pojazdów. W szczególności opracowania wymagają metody, jak również urządzenia służące do badania systemów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo poruszania się tego rodzaju pojazdów po drogach publicznych. Dodatkowo przeprowadzane będą działania mające na celu poszerzenie wiedzy teoretycznej i praktycznej w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów elektrycznych i autonomicznych. TDT widzi potrzebę wprowadzenia nowych rozwiązań technicznych w zakresie poszerzania wiedzy osób przeprowadzających badania techniczne, jak również przygotowujących się do przeprowadzania badań technicznych. W związku z powyższym planuje się utworzenie platform cyfrowych „e‑learning” wspomagających proces dydaktyczny. Ponadto TDT, dzięki posiadanym danym gromadzonym w ramach programu elektromobilności, czy współpracy ze środowiskiem naukowym, tj. uczelniami, instytutami badawczymi i laboratoriami, planuje utworzenie nowych rozwiązań w zakresie ogólnodostępnej platformy informacyjnej. Platforma ta będzie miejscem, gdzie umieszczane będą m.in. informacje dotyczące parametrów technicznych pojazdów niezbędne do przeprowadzania badań technicznych. Dzięki takim nowym rozwiązaniom TDT chce przekazać wiedzę, jak również dać możliwość rozwoju osobom związanym z badaniami technicznymi pojazdów. TDT będzie inwestował środki w innowacyjność gospodarczą i rozwój naukowy młodych badaczy‑naukowców w dziedzinie motoryzacji.

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

Konsekwencją umieszczenia w przedmiotowym projekcje definicji badania technicznego jest wprowadzenie w **art. 83** obowiązku przedstawienia trolejbusu i tramwaju do badania technicznego na właściciela lub posiadacza. Z uwagi na specyfikę i złożoność tych pojazdów, a także charakter uprawnień, jakimi należy dysponować przy przeprowadzaniu ich badań technicznych, kompetencje do przeprowadzania badań technicznych trolejbusów i tramwajów będzie posiadał Dyrektor TDT. Naturalnym następstwem dla zachowania właściwej systematyki jest wskazanie w art. 82 podziału badań trolejbusów i tramwajów na badania okresowe, badania dodatkowe oraz badania rozszerzone, a także określenie częstotliwości wykonywania tych badań. Z uwagi na specyfikę badań technicznych trolejbusów i tramwajów konieczne było zamieszczenie przepisu, który jednoznacznie wskazuje, iż badania techniczne tych pojazdów przeprowadzane będą w infrastrukturze właściciela lub posiadacza. Konieczne jest wprowadzenie takiego rozwiązania dla przeprowadzenia prawidłowych i wiarygodnych pomiarów, bowiem wymaga tego konstrukcja tych pojazdów oraz charakter użytkowania. Dla prawidłowości przeprowadzania tych badań właściciel lub posiadacz zostali zobowiązani w drodze przepisu ustawowego do zapewnienia niezbędnych warunków (wskazanych w odrębnym akcie wykonawczym) w trakcie dokonywania czynności przez upoważnionych pracowników TDT. Dodatkowo w przepisach przejściowych (art. 10), z uwagi na zapewnienie ciągłości systemu, wprowadzono przepisy umożliwiające do 1 stycznia 2023 r., badanie tramwajów i trolejbusu także przez uprawnione tym przepisem jednostki (dotychczasowe).

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

W **ust. 3** omawianego przepisu, dla zachowania jasności stosowania prawa, zostało wskazane, iż obowiązek odprowadzania opłaty jakościowej ciąży na podmiotach prowadzących stacje kontroli pojazdów, z wyłączeniem służb (**art. 84 ust. 5**). Dokładne sprecyzowanie obowiązku oraz czynności związanych z odprowadzaniem opłaty jakościowej zostało wskazane w **art. 84 ust. 11**. W tym miejscu należy wyjaśnić, iż opłata jakościowa jest nowym rodzajem opłaty. Mając na uwadze konieczność pozyskania środków na skonstruowanie i niezawodne funkcjonowanie systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów, w tym również nadzoru, oraz zapewnienie sprawnego gromadzenia kapitału (w tym przypadku opłaty przeznaczonej na nowe zadania w tym zakresie), zasadne było wprowadzenie nowej opłaty. Wprowadzenie tej opłaty, a także sposób jej gromadzenia, wydatkowania i rozliczania się z niej, ma zagwarantować pełną transparentność gromadzenia oraz wydatkowania środków. Zapewnić ma także przeznaczenie danych środków na jeden konkretny cel. Zdecydowano też, że ustawa będzie określała jedynie maksymalną wysokość opłaty jakościowej (**art. 84 ust. 8**) na poziomie nie przekraczającym 3,5 zł.

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

Zdecydowano, że opłata za przeprowadzenie badanie technicznego po terminie będzie stanowiła przychód TDT, a obowiązany do jej pobierania będzie przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów. Planuje się, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie będzie w roku 2019 r. podstawowym źródłem finansowania nowego systemu badań technicznych pojazdów, w szczególności realizacji nowych zadań organu nadzoru (Dyrektora TDT). W pierwszym roku obowiązywania przepisów, źródłem finansowania będą także środki własne TDT. Przewiduje się, że opłata za badania techniczne po terminie może być niewystarczająca na pokrycie całkowitych kosztów nowego sytemu badań technicznych pojazdów. Zakłada się, że nowe przepisy wpłyną nie tylko na jakość badań technicznych, ale także na ich terminowość. Tak więc wprowadzenie opłat za nieterminowe przeprowadzenie badań wpłynie na znaczne ograniczenie niebezpiecznego z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonywania badań po terminie. Pozytywny aspekt wykonywania przez właścicieli lub posiadaczy badań technicznych przełoży się jednak na zmniejszenie przychodów z tego tytułu Dyrektora TDT. Dlatego też niezbędne jest wprowadzenie opłaty zapewniającej stałe źródło finansowania nowego systemu badań technicznych. Jednakże opłata jakościowa obowiązywać będzie dopiero od roku 2020 **(art. 28)**, a wysokość opłaty zostanie określona w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu. Ostateczna wysokość tej opłaty będzie uzależniona od dokonanej w pierwszym roku obowiązywania przepisów analizy danych o ilości środków finansowych pozyskanych z opłaty za badania techniczne przeprowadzone po terminie oraz ich przełożenia na możliwości pokrycia wydatków związanych z nowymi zadaniami nałożonymi na Dyrektora TDT. Zakłada się, iż wysokość opłaty jakościowej ponoszonej przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów zostanie określona w rozporządzeniu na minimalnym poziomie, pokrywającym wydatki związane z obsługą nowego systemu zapewniającego wysoką jakość badań technicznych pojazdów (niesfinansowanych z opłaty za badania techniczne po terminie). Podkreślenia wymaga, że proponowane przepisy jednoznacznie określają, iż nowe opłaty przekazywane projektowanymi przepisami Dyrektorowi TDT będą mogły być wykorzystane jedynie na realizację zadań Dyrektora TDT wprost określonych przedmiotową nowelizacją. Wprowadzenie dodatkowej opłaty jakościowej w wysokości określonej rozporządzeniem ponoszonej przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, będącej wynikiem konieczności implementacji rozwiązań unijnych, przy założeniu lepszego funkcjonowania całego systemu badań technicznych pojazdów, z jednoczesnym podwyższeniem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, wydaje się akceptowalnym społecznie rozwiązaniem.

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

W **art. 85 ust. 1** doprecyzowano, dla zapewnienia właściwego stosowania przepisu, wpisanie pierwszego terminu badania technicznego do dowodu rejestracyjnego przez organ dokonujący rejestracji pojazdu. Ponadto, z uwagi na brzmienie przepisów dyrektywy 2014/45/UE, dodano nowy **ust. 2**, zgodnie z którym diagnosta jest obowiązany wydać właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Z uwagi na konwersję całego systemu badań technicznych pojazdów, za zasadne zostało uznane umieszczenie tego zapisu na poziomie ustawowym (dotąd czynność ta była wskazana wyłącznie we właściwym rozporządzeniu). Konsekwencją powyższego zapisu są zmiany dotyczące wskazania daty kolejnego okresowego badania technicznego pojazdu we właściwym dokumencie. Dlatego, też w **art. 85 ust. 3** zostało określone, iż jeżeli pojazd jest zarejestrowany i podlega badaniu, następny termin okresowego badania technicznego wpisuje diagnosta do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. W **ust. 4** ww. przepisu zostało przewidziane, iż w przypadku wolnego miejsca w dowodzie rejestracyjnym diagnosta wpisuje termin następnego badania technicznego nie tylko w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym, ale również w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.

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

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

W świetle przestrzegania terminów badań technicznych pojazdów określonych w art. 81, należy zauważyć wprowadzenie nowego, istotnego z punktu widzenia użytkowników pojazdów, przepisu. Otóż nowy **art. 85 ust. 8** wprowadza możliwość dokonania okresowego badania technicznego w terminie nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego pojazdu. Wówczas termin następnego okresowego badania technicznego uznaje się za badanie techniczne wykonane w wyznaczonej dacie. W takim przypadku właściciel lub posiadacz pojazdu przedstawiający pojazd z przyczyn niezależnych (np. wyjazd) do 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego, nie traci dotychczasowego wyznaczonego terminu badania technicznego. Powyższy zapis jest zrealizowaniem reguły elastyczności dla podmiotów, które będą przestrzegały wyznaczonych terminów badań. Reguła ta jest wskazana w dyrektywie 2014/45/UE. Jednocześnie projektodawca w **art. 85 ust. 9** doprecyzowuje, iż wykonanie okresowego badania technicznego wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego oraz po wyznaczonej dacie badania technicznego powoduje, że termin następnego badania technicznego liczy się od daty przeprowadzenia tego badania. Doprecyzowanie to było konieczne z uwagi na dotychczasowe problemy, jakie powstawały w praktyce przy liczeniu terminów badań.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rzetelna realizacja zadań wskazanych w dyrektywie 2014/45/UE jest możliwa dzięki kompleksowemu funkcjonowaniu systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów, którego elementem są badania techniczne przeprowadzane przez organ właściwy (Dyrektora TDT). Wykonywać on będzie zadania o szczególnym charakterze, do których nie są przystosowane, ani w zakresie kadrowym ani w zakresie technicznym, stacje kontroli pojazdów prowadzone przez przedsiębiorców, co da rękojmię osiągnięcia celu stawianego przez dyrektywę 2014/45/UE – podniesienie jakości badań technicznych pojazdów, podniesienie poziomu bezpieczeństwa, a w efekcie końcowym osiągnięcie „strefy zero” w 2050 r. Dyrektor TDT będzie stanowił swoisty instrument do sprawowania scentralizowanego nadzoru nad systemem badań technicznych. Wskazać w tym miejscu należy, iż projektodawca wzorował się na rozwiązaniach funkcjonujących w innych europejskich państwach. Dla przykładu, holenderskie RDW, fińskie TRAFI, czy też Szwedzka Agencja Transportowa.

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

Jeśli natomiast chodzi o infrastrukturę, w której Dyrektor TDT będzie wykonywał swoje zadania w postaci wykonywania badań technicznych, to zgodnie z przyjętym rozwiązaniem – Dyrektor TDT będzie wynajmował stacje kontroli pojazdów od przedsiębiorców lub pomiotów, którzy zostaną uprzednio wyłonieni w procedurze przetargowej na podstawie prawa zamówień publicznych. Zgodnie z przyjętymi założeniami Dyrektor TDT będzie wynajmował stacje niezależnie od statusu prawnego podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów, innymi słowy stacje kontroli pojazdów będą wynajmowane zarówno od przedsiębiorców, jak i innych podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów (np. szkoły).

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

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

Odejście w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców od szczegółowego normowania niektórych spraw na rzecz uregulowań o charakterze jedynie podstawowym wymaga szczegółowego uregulowania poszczególnych kwestii w ustawach odrębnych zgodnie ze specyfiką przedmiotowej materii lub dziedziny.

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

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

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

Ponadto, w **art. 86b ust. 5 pkt 3** został rozszerzony katalog prawomocnych orzeczeń sądu, które uniemożliwiają przedsiębiorcy prowadzenie stacji kontroli pojazdów. Jeśli osoba fizyczna lub członek organu zarządu osoby prawnej zostanie prawomocnie skazany za umyślne przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów, taka osoba nie będzie mogła prowadzić działalności w tej formie. Zmiana zapisu w tym przypadku ma jedynie na celu dostosowanie aktualnie obowiązującego brzmienia do terminologii stosowanej w Kodeksie karnym, bowiem rozdział XXXIV tego aktu prawnego nosi nazwę „Przestępstwa przeciwko wiarygodności dokumentów”. Dodatkowo, wyliczenie zawarte w tym przepisie zostało rozszerzone o brak prawomocnego wyroku za umyślne przestępstwa skarbowe, co ma zagwarantować rzetelność i wiarygodność uczestnika obrotu gospodarczego.

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

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

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

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

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

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

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

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

* zapewnienia przeprowadzania badań technicznych zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem ich przeprowadzania, przez diagnostów, przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w wymaganych warunkach lokalowych oraz
* prowadzenia, z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego, rejestru przeprowadzonych badań technicznych pojazdów.

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

Należy zwrócić uwagę, że postępowanie w zakresie wydania decyzji o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest prowadzone na podstawie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego (k.p.a.). Naczelną zasadą postępowania administracyjnego jest zasada prawdy obiektywnej. Została ona wyrażona w art. 7 k.p.a. Z zasady tej wynika obowiązek organu administracji publicznej wyczerpującego zbadania wszystkich okoliczności faktycznych dla prawidłowego ustalenia stanu faktycznego sprawy, co jest niezbędnym elementem właściwego zastosowania normy prawa materialnego. Realizację tej zasady zapewniają przede wszystkim przepisy regulujące postępowanie dowodowe. Zgodnie z art. 77 § 1 k.p.a. organ administracji publicznej jest obowiązany w sposób wyczerpujący zebrać materiał dowodowy, a więc podjąć ciąg czynności procesowych mających na celu zebranie całego materiału dowodowego, i następnie go rozpatrzyć. Zgodnie zaś z treścią art. 107 k.p.a. decyzja powinna zawierać uzasadnienie faktyczne i prawne. W doktrynie prawa i postępowania administracyjnego obowiązek uzasadniania decyzji wiąże się zwykle z zasadą przekonywania wyrażoną w art. 11 k.p.a. oraz z wyrażoną w art. 8 k.p.a. zasadą pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa oraz świadomości i kultury prawnej obywateli. W ramach prowadzonego postępowania o wydanie decyzji o zakazie wykonywania przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów organ w sposób szczegółowy powinien wyjaśnić jak należy rozumieć rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej oraz wskazać dlaczego w jego ocenie nieprawidłowości stanowią, w świetle przesłanek ustawowych, o rażącym naruszeniu warunków wykonywania tej działalności.

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

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

Zmianą podyktowaną czynnikami o charakterze unijnym, jak i wewnątrzkrajowym, jest przekazanie kompleksowego nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce wyodrębnionej komórce organizacyjnej TDT (komórka nadzoru TDT), zgodnie ze zmianą zawartą w **art. 86j**. W pierwszej kolejności wskazać należy, iż zgodnie z brzmieniem dyrektywy 2014/45/UE kontrola nad całym obszarem związanym ze stacjami kontroli pojazdów powinna być skoncentrowana w rękach organu państwowego. W ocenie projektodawcy najbardziej właściwym rozwiązaniem w tym zakresie będzie powierzenie zadań nadzorczych wyodrębnionej komórce nadzoru TDT, stanowiącej część organu właściwego. TDT posiada wieloletnie doświadczenie praktyczne, w konsekwencji czego jest on znaczącą jednostką o charakterze konsultacyjno-doradczym. TDT zatrudnia wyspecjalizowanych pracowników, dlatego podejmowane działania dają rękojmię wykonywanych czynności kontrolno-sprawdzających. Zdaniem resortu, tylko powierzenie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów Dyrektorowi TDT, jako organowi o zasięgu krajowym, zagwarantuje osiągnięcie celów wskazanych w dyrektywie 2014/45/UE. Ponadto takie rozwiązanie zapewni stworzenie jednolitego mechanizmu funkcjonującego na terenie całego kraju, co w efekcie zagwarantuje jednolite stosowanie prawa w zakresie badań technicznych. Kluczowe znaczenie dla powierzenia komórce nadzoru TDT systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów miała ankieta przeprowadzona w ostatnim kwartale 2015 r. wśród wszystkich starostw. Jej celem było ustalenie poziomu przygotowania samorządu terytorialnego do wykonywania zadań przewidzianych we wdrażanej dyrektywie 2014/45/UE. W rezultacie zostało stwierdzone, iż system nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów nie może w świetle projektowanych zmian funkcjonować w obecnym kształcie, tj. być sprawowanym przez starostwa, bowiem tylko jedno spośród 380 starostw jest w stanie sprostać wymogom stawianym przez regulacje dyrektywy 2014/45/UE. Co istotne, pozostawienie takiego schematu kontroli w przyszłości w zupełności uniemożliwiłoby Rzeczypospolitej Polskiej osiągnięcie celu, do jakiego zobowiązuje państwa członkowskie UE dyrektywa 2014/45/UE. Dodatkowo zgodnie z przyjętymi założeniami komórka nadzoru TDT będzie tworzyła część systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów.

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

Stworzenie centralnego nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów w postaci wyodrębnionej w TDT komórki nadzoru jest zasadne z uwagi na podstawy organizacyjne. Proponowane rozwiązanie wykorzystuje już istniejącą jednostkę podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu, co nie generuje konieczności tworzenia nowego podmiotu (organu) na szczeblu administracji centralnej. W szczególności jest to ważne, ponieważ tworzy się struktury krajowej władzy do spraw zapewnienia poprawy systemu badań technicznych pojazdów, obniżając do minimum koszty jej powołania. Przekazanie zadań związanych z systemem badań technicznych Dyrektorowi TDT oraz jego bieżąca działalność nie będą obciążały budżetu państwa. Finansowanie pracy związanej z realizacją zadań związanych z systemem zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów odbywałoby się na podstawie przychodów pozyskiwanych z opłat związanych z wykonywaniem zadań. We wszystkich europejskich systemach badań technicznych koszty badań, sprawdzeń lub kontroli wydawania zaświadczeń pokrywają użytkownicy pojazdów. Podkreślenia wymaga, iż nadzór sprawowany przez ww. komórkę właściwą do spraw nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów ma na celu zapewnienie obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych. Dla zapewnienia całkowitej bezstronności działań z obszaru nadzoru wprowadzono zapisy **(art. 86j ust. 5)** określające katalog czynności bądź działań, których nie mogą wykonywać upoważnieni pracownicy wykonujący nadzór. Ponadto przepisy zobowiązują upoważnionych pracowników do składania oświadczeń pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, a także umożliwiają Dyrektorowi TDT wyłączenie takich pracowników w przypadku podejrzenia zaistnienia konfliktu interesów.

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

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

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

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

2) przeprowadzanie okresowych kontroli sprawdzających stacje kontroli pojazdów;

3) przeprowadzanie, na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, kontroli doraźnych;

4) analizę skarg, wniosków, statystyk i wydanych zaleceń pokontrolnych, na podstawie których może również wszczynać doraźne kontrole stacji kontroli pojazdów;

5) wydawanie zaleceń pokontrolnych oraz wyznaczanie terminów usunięcia stwierdzonych naruszeń,

6) wystąpienie do organu rejestrującego z wnioskiem o skierowanie pojazdu na ponowne badanie techniczne.

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

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

Ważnym przepisem, mającym na celu zapewnienie prawidłowości wykonywanych czynności w trakcie kontroli, jest zagwarantowanie pracownikom TDT ochrony przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu. Aktualne pojęcie funkcjonariusza publicznego zawarto w art. 115 § 13 Kodeksu karnego. Ustawodawca, określając jego definicję legalną, stosuje enumeratywne wyliczenie osób, którym przyznano *ex lege* status funkcjonariusza publicznego, ale posługuje się zróżnicowaną formą regulacji. Z nazwy wymieniono tylko część osób (np. Prezydent RP, poseł na Sejm RP, poseł do Parlamentu Europejskiego, senator, radny). Kolejne grupy zostały określone: przez podanie opisu pełnionej funkcji (np. osoba niezatrudniona w administracji rządowej, samorządowej lub w innym organie państwowym, ale uprawniona do wydawania decyzji administracyjnych). Umieszczenie w **art. 86j ust. 10** przepisu w przedmiocie uznania pracownika komórki nadzoru TDT za funkcjonariusza publicznego służyć ma zaznaczeniu rangi dokonywanych przez niego czynności. Należy zauważyć, że rozwiązanie polegające na powierzeniu wyodrębnionej komórce TDT nadzoru nad systemem badań technicznych pojazdów jest zasadne. Z drugiej jednak strony projektodawca podkreśla zwiększoną odpowiedzialność pracownika komórki nadzoru TDT wynikającą z faktu, iż podejmując bezprawne działania podczas kontroli, naruszy on nie tylko reguły ogólne, ale także zasady etyki zawodowej, którymi jest związany i które stanowią immanentną część jego specyficznej pozycji ustrojowej. Zasady te zostały wpisane w charakter zadań realizowanych przez funkcjonariuszy, doniosłych z punktu widzenia interesów państwa. Przestępstwo popełnione przez funkcjonariusza publicznego wykazuje dodatkowy poziom bezprawności, *eo ipso* – wyższy stopień społecznego niebezpieczeństwa. Takie działania powodują zwiększoną odpowiedzialność karną.

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

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

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

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

Proponowany **ust. 2 w art. 86n** wprowadza i precyzuje na poziomie ustawowym obowiązek diagnosty, tj. przeprowadzanie badania technicznego zgodnie z przedmiotem, zakresem i sposobem jego przeprowadzania oraz przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego. Regulacja ta ma na celu wyeliminowanie praktyk niezgodnych z prawem szerzących się obecnie wśród diagnostów.

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

**W ust. 2 art. 86o** zapisy dotyczące wymaganego wykształcenia i okresu praktyki dla zawodu diagnosty określają cztery zasadnicze kategorie wymaganego wykształcenia diagnosty (wyższego lub średniego) i odpowiednich dla tych kategorii okresów praktyki. Powyższe zmiany uwzględniają konieczność dostosowania wymogów w zakresie wykształcenia diagnosty do aktualnych regulacji w zakresie szkolnictwa wyższego i średniego, a jednocześnie konieczność objęcia tymi wymogami również dyplomów i tytułów zawodowych związanych z motoryzacją, uzyskanych przed wprowadzeniem obecnie obowiązującego systemu szkolnictwa zawodowego. Nowo proponowane zapisy mają na celu zachowanie szerokiego dostępu do zawodu diagnosty, przy jednoczesnym zagwarantowaniu odpowiednich kompetencji technicznych osób wykonujących ten zawód. Powyższa zmiana podyktowana została pkt 1 załącznika IV do dyrektywy 2014/45/UE określającego minimalne wymogi dotyczące kompetencji, wyszkolenia i certyfikacji diagnostów. Unijny akt prawny wymienia obszary, w których kandydat na diagnostę powinien posiadać wiedzę, tj.: mechanika, dynamika, dynamika pojazdu, silniki spalinowe, technologia materiałów, elektronika, elektryka, elektroniczne układy pojazdu, aplikacje informatyczne. Dodatkowo, w załączniku IV wdrażanej dyrektywy 2014/45/UE zostało określone minimalne doświadczenie, jakie musi posiadać kandydat na diagnostę – co najmniej 3 lata udokumentowanego doświadczenia lub jego równoważnika, np. udokumentowanego mentoringu lub studiów.

Nadmienić należy, iż brzmienie art. 86o ust. 1 pkt 2 lit. c stanowi rozwiązanie, w którym osoba posiadająca ukończone studia wyższe na kierunku, dla którego program kształcenia przewiduje efekty kształcenia odpowiadające efektom szkolenia wymaganym w programie szkolenia kandydatów na diagnostów, jest zwolniona z obowiązku ukończenia kursu dla kandydatów na diagnostów. Podkreślić należy, że intencją projektodawcy nie jest w przypadku osób posiadających wykształcenie wyższe zwolnienie ich z obowiązku spełnienia wymagań dotyczących odpowiedniego poświadczonego poziomu wiedzy w obszarach określonych w załączniku IV pkt 1 lit. a wdrażanej dyrektywy 2014/45/UE, a jedynie zapewnienie tym osobom możliwości przystąpienia do egzaminu bez konieczności powtarzania treści zawartych w programie kształcenia na kursie dla kandydatów na diagnostów. Tym samym także osoby posiadające wyższe wykształcenie kierunkowe będą musiały spełniać wymogi w tym zakresie, a prawidłową weryfikację spełnienia wymagań niezbędnych do uzyskania uprawnień diagnosty (świadectwa kompetencji diagnosty) zapewni egzamin. Jednocześnie należy podkreślić, że weryfikacja efektów kształcenia na odpowiednim kierunku będzie mogła być dokonywana na podstawie suplementu do dyplomu, uchwały senatu uczelni, która określa efekty kształcenia, do których są dostosowane programy studiów, w tym plany studiów, odpowiednio do poziomu i profilu kształcenia, czy też zaświadczenia wydanego przez uczelnię.

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

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

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

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

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

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

Projektowane zmiany w zakresie audytu nad badaniami technicznymi pojazdów oraz stacjami kontroli pojazdów wymusiły dokonanie zmian w przepisach przyznających ministrowi właściwemu do spraw transportu kompetencje do szczegółowego precyzowania tej materii w aktach wykonawczych oraz wskazania przesłanek wymagających uwzględnienia.

Powyższe zmiany materii ustawowej spowodowały wprowadzenie szeregu nowych upoważnień dla ministra właściwego do spraw transportu do szczegółowego uregulowania poszczególnych aspektów w drodze nowych aktów wykonawczych.

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

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

Zmiana przepisów uchylająca **ust. 5 w art. 129g** ustawy stanowi zmianę porządkującą przepisy. Postępowanie w sprawach o wykroczenia, które prowadzi Inspekcja Transportu Drogowego w związku z ujawnionymi naruszeniami przepisów, o których mowa w art. 129g ust. 1 lit. a i b (przekraczanie dopuszczalnej prędkości, niestosowanie się do sygnałów świetlnych), jest prowadzone w oparciu o przepisy Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia. W sprawach tych zastosowanie mają także określone przepisy Kodeksu postępowania karnego. Przepisy tych aktów w wystarczającym stopniu szczegółowo określają wymogi wszelkich pism procesowych stosowanych w sprawach o wykroczenia. Wprowadzenie w tym zakresie kolejnego aktu – rozporządzenia określającego wzory dokumentów w sprawach o tego typu wykroczenia stanowi nadmiar regulacji, zmniejszając elastyczność funkcjonowania organów oraz może stanowić utrudnienie w tym postępowaniu zarówno organów je prowadzących, jak i obywateli.

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

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

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

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

**Art. 4** dokonuje nowelizacji ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, w art**. art. 44 ust. 1** w postaci dodania nowego **pkt 10**, który rozszerza zakres działań TDT o obowiązek przygotowywania projektów aktów prawnych dotyczących warunków technicznych pojazdów, homologacji typu pojazdu, dopuszczenia jednostkowym pojazdu, dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu, badań technicznych pojazdów oraz drogowego przewozu towarów niebezpiecznych. Zakres tematyczny przygotowywanych projektów aktów prawnych pokrywa się bezpośrednio z zakresem działań realizowanych przez ten podmiot, który podlega ministrowi właściwemu o do spraw transportu i jest przez niego nadzorowany.

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

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

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

• udostępnienie przez marszałka województwa Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych (PWPW) danych i informacji niezbędnych do produkcji zaświadczeń ADR,

• produkcja zaświadczeń ADR przez PWPW,

• dostarczenie przez PWPW zaświadczeń ADR do urzędu marszałkowskiego.

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

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

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

**Art. 9** wprowadza zmiany w ustawie z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotycząca usług na rynku wewnętrznym nie podlega stosowaniu względem działalności stacji kontroli technicznej pojazdów, która jako że wchodzi w zakres usług z dziedziny transportu, nie podlega zgodnie z art. 58 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przepisom tego Traktatu dotyczącym swobody świadczenia usług. Dlatego też w art. 12 w ust. 1 pkt 6 ww. ustawynależało dodać działalność regulowaną w postaci prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz ośrodka szkolenia diagnostów.

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

Zawarte w **art. 11–21** przepisy przejściowe regulują oddziaływanie nowych przepisów na dotychczas obowiązujący porządek prawny w przedmiotowej materii. W niniejszych przepisach przejściowych rozstrzyga się o sposobie zakończenia postępowań będących w toku oraz rozwiązuje się kwestie związane ze zmianami w prawie, w celu uwzględnienia konsekwencji wynikających z nowo projektowanych przepisów. Przepisy te określają, że przez wyznaczony czas stosowane będą dotychczasowe rozwiązania prawne, a także obowiązywać będą tymczasowe rozwiązania. Niektóre postępowania będzie też prowadził na podstawie dotychczasowych przepisów Dyrektor TDT.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.