

UZASADNIENIE

Aktualnie obowiązujący w Polsce system przeprowadzania badań technicznych pojazdów zawarty w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. 2017 r. poz. 128 z późn. zm.), jest oparty na regulacjach Unii Europejskiej (UE), tj. *dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep* (Dz. Urz. UE L 141 z 06.06.2009, str. 12, z późn. zm.).

W dniu 29 kwietnia 2014 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej opublikowana została *dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE*. Dyrektywa ta powinna zostać wdrożona do prawa polskiego do dnia 20 maja 2017 r., natomiast stosowana od dnia 20 maja 2018 r. Podkreślenia wymaga, iż 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 ta daje państwom członkowskim UE możliwość zaostżenia ustanowionych w niej wymogów ze względu na specyfikę krajowej infrastruktury i strukturę środków transportu, co skutkuje różnicami występującymi w poszczególnych krajach 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, 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 niniejszej 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 ww. dyrektywy, 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, jak również 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, który jest państwową osobą prawną podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego 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 Transportowego Dozoru Technicznego 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 SKP, tj. starostami w zakresie powierzenia Dyrektorowi TDT czynności kontrolnych w ramach sprawowanego nadzoru nad SKP.

Transportowy Dozór Techniczny 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 zarówno 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 i nadzorem nad systemem badań technicznych pojazdów jest rozwiązaniem optymalnym i gwarantującym pełną realizację zasadniczego celu dyrektywy 2014/45/UE, jakim jest stworzenie jednolitego i efektywnego systemu badań technicznych pojazdów, zapewniającego bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego oraz odpowiedni poziom ochrony środowiska naturalnego.

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

- a) wyznaczenie organu właściwego, odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdadności do ruchu drogowego,
- b) ustanowienie organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce,
- c) stworzenie spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów, mającego na celu zapewnienie wysokiego poziomu jakości przeprowadzonych badań technicznych pojazdów i bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również umożliwiającego sprawne reagowanie na wszelkie nieprawidłowości związane z prowadzeniem działalności w zakresie badań technicznych, niezwłoczne ich eliminowanie i zapobieganie pojawianiu się w przeszłości,
- d) określenie minimalnego wyposażenia stacji kontroli pojazdów oraz systemu okresowego badania sprawności urządzeń stosowanych na stacji,
- e) stworzenie systemu prowadzenia szkoleń dla diagnostów (wstępnych i okresowych),
- f) ustanowienie organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów oraz uregulowania kwestii działalności tych ośrodków, mając na względzie konieczność zapewnienia i utrzymania wysokiego poziomu szkoleń diagnostów,
- g) wyznaczenie organu odpowiedzialnego za egzaminowanie i nadawanie uprawnień diagnostom,

- h) wyznaczenie krajowego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską.

Mając na względzie fakt, iż 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 Unia Europejska. Do rozwiązań spoza obszaru implementowanej dyrektywy należą:

- a) wprowadzenie, doprecyzowanie bądź zaktualizowanie definicji takich jak np.: pojazd zabytkowy, tramwaj, przyczepa, naczepa, autobus,
- b) przeprowadzanie badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów,
- c) badanie techniczne trolejbusów i tramwajów,
- d) badania homologacyjne oraz badania potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych,
- e) zakaz dotyczący stosowania przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów pobierania opłat za wykonanie badania technicznego pojazdu w wysokości niższej niż określona w cenniku oraz przyjmowania i oferowania korzyści materialnych lub osobistych, a także nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego pojazdu,

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 Transportowego Dozoru Technicznego,
- wyznaczenie komórki, stanowiącej część organu właściwego, odpowiedzialnej za nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów,

- wprowadzenie instrumentów oddziaływania przez organ właściwy i organ sprawujący nadzór na badania techniczne pojazdów, np. kontrole doraźne przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, wprowadzenie instytucji powtórnego badania technicznego w przypadku nieprawidłowości,
- 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 ,
- stworzenie systemu szkolenia dla diagnostów oraz kandydatów na diagnostów, a także warsztatów doskonalenia zawodowego,
- wyznaczenie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako organu prowadzącego krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji związanych z badaniami technicznymi pojazdów z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich oraz z Komisją Europejską,
- wyznaczenie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako organu sprawującego nadzór nad systemem szkolenia diagnostów,
- przeprowadzanie badań technicznych trolejbusów i tramwajów przez organ właściwy,
- przyznanie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego kompetencji do nadawania w drodze decyzji administracyjnej numeru nadwozia, podwozia lub ramy, wyrażania zgody na wykonywanie i umieszczanie tabliczek znamionowych zastępczych oraz nadawanie numeru nadwozia, podwozia lub ramy, jak również wykonywanie i umieszczanie tabliczek znamionowych zastępczych.

Warunki techniczne pojazdów

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, dyrektywy 96/53.

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. Pojęcie „rodzaj pojazdu” 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, poprzez wskazanie, że jest to pojazd szynowy przystosowany do uczestniczenia w ruchu drogowym. Powyższa definicja eliminuje wątpliwości interpretacyjne co do zbyt wąskiego zakresu pojęcia tramwaju, podkreślając zasadnicze cechy tego pojazdu, jakimi są przystosowanie do poruszania się po szynach oraz do uczestniczenia w ruchu drogowym.

Projektowana zmiana wprowadza także w **art. 2** nowe definicje legalne: w **pkt 87** definicje diagnosty oraz w **pkt 86** definicję badania technicznego. Zmiana ta została wprowadzona celem objaśnienia fundamentalnych pojęć stosowanych w ustawie oraz w aktach wykonawczych, co w konsekwencji wpłynie na ujednoczenie systemu badań technicznych w Polsce. Sprecyzowana terminologia dotycząca kluczowych zagadnień regulowanych zakresem ustawy ma za zadanie ułatwić interpretację oraz stosowanie prawa.

Dodany **art. 39a** wprowadza natomiast możliwość stosowania urządzeń aerodynamicznych w samochodach ciężarowych i stanowi realizację postanowień Dyrektywy 719/2015. 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 Unii Europejskiej.

Jednocześnie mając na uwadze, że określony obecnie zbiór pojazdów, którego wskazany powyżej obowiązek nie dotyczy był niepełny, w zmienionym **art. 66 ust. 1b** uwzględniono także inne pojazdy, które zostały zarejestrowane stosownie przed 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 należyтым stanie oraz sprawność i skuteczność działania urządzeń i wyposażenia pojazdu.

Projekt ustawy nowelizuje dotychczasowe przepisy dotyczące numeru nadwozia, podwozia lub ramy poprzez zmianę brzmienia **art. 66a ust. 2** oraz dodanie nowych przepisów w **ust. 2a-2d**. Projektowane przepisy przenoszą kompetencję w zakresie nadawania numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz wyrażania zgody na wykonanie i umieszczenie tabliczek znamionowych zastępczych z poziomu 380 starostów na jeden organ – Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Rozwiązanie to ma zagwarantować umożliwienie jednoznacznego rozpoznania i identyfikacji pojazdu w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz porządku ruchu na drodze z jednoczesną gwarancją, iż procedura ta zostanie przeprowadzona przy zastosowaniu jednolitych wytycznych wyłącznie w sposób zgodny z prawem. Ponadto, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadził będzie 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 Transportowego Dozoru Technicznego nieodpłatnie. 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 Transportowego Dozoru Technicznego w tym przedmiocie. 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.

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

Nowe brzmienie zostało również nadane **art. 70y i 70z**. Zgodnie z projektowanymi zapisami Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie posiadał kompetencje do przeprowadzania badań homologacyjnych, badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych. Wprowadzenie tego rodzaju zapisów ma zapewnić zwiększenie dostępności miejsc, w których przeprowadza się np. dopuszczenie jednostkowe czy badanie sposobu montażu instalacji przystosowanej dany typ pojazdu do zasilania gazem. 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 Transportowego Dozoru Technicznego o udzieleniu homologacji lub dopuszczeniu jednostkowym. Rozwiązanie tego rodzaju spowoduje również ograniczenie kosztów związanych z uzyskaniem/przeprowadzeniem badania. Poza tym, zapewni to pełne wykorzystanie potencjału pracowników Transportowego Dozoru Technicznego posiadających najwyższe kwalifikacje, co będzie dawać rękojmię przeprowadzenia wszelkich czynności precyzyjnie oraz z należytą starannością.

Nadto, projekt ustawy zakłada w **art. 70y** wprowadzenie nowego „zadania” dla jednostki uprawnionej. W myśl projektowanych przepisów jednostka uprawniona będzie 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.

Dyrektywa 2014/45/UE przewiduje zmiany w zakresie dokumentów stwierdzających dopuszczenie do ruchu pojazdów. W przypadku, gdy w dowodzie rejestracyjnym albo pozwoleniu czasowym nie zostanie określony aktualny termin ważności badania technicznego, dodatkowym 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. 1a-1b**, określające przypadki pojazdów nieobjętych obowiązkiem posiadania ww. zaświadczenia, celem dostosowania krajowych regulacji do unijnych wymogów.

Rozwiązanie to jest istotne również w kontekście zastrzeżeń co do obecnie obowiązującej systematyki, która zmusza do wymiany dowodu w przypadku braku miejsca na wpis kolejnego terminu badania technicznego. Nowe rozwiązania pozostawiają w gestii właściciela decyzję, czy w takim przypadku dowód należy 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.

Obowiązujące przepisy ustawy określają obowiązek przeprowadzenia badania technicznego w przypadku pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t oraz autobusu w przypadku wyposażenia ich w urządzenie sprzęgające do ciągnięcia przyczepy. Projektowane przepisy w **art. 71 ust. 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.

Zadania nałożone na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego przedmiotową ustawą implikują konieczność szeregu zmian w **art. 80b, art.80ba, art. 80be, art. 80d**. Zmiany te umożliwiają (umieszczanie danych w ewidencji) Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego realizowanie ustawowych zadań, jakie wynikają z wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE. Jednocześnie proponowane przepisy dostosowują obecne już regulacje w

zakresie ewidencji pojazdów w ten sposób, iż uwzględniają Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego 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 rejestr diagnostów oraz przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

System badań technicznych pojazdów

Najistotniejsze zmiany wprowadzane przez przedmiotowy projekt podyktowane są obowiązkiem wdrożenia *dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE*, która w znacznej części pokrywa się z oczekiwaniami środowiska związanego z badaniem technicznym pojazdów. Wdrożenie tego aktu rangi unijnej ma na celu osiągnięcie celu postawionego przez Komisję, jakim jest „wizja zero” zakładająca, iż państwa Unii Europejskiej powinny do 2050 r. zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w transporcie drogowym prawie do zera. System badań technicznych pojazdów stanowi część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane na bezpiecznym i akceptowalnym poziomie z punktu widzenia ich użytkowania. Podkreślić należy, że pojazdy mechaniczne z niesprawnymi układami mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczyniać się do wypadków, powodując obrażenia lub śmierć. W konsekwencji, polski system badań technicznych wymaga fundamentalnej zmiany w każdym z segmentów, stanowiącym jego podstawę.

Zakres zmian dotyczy znacznej części materii określonej przez Rozdział 3 w Dziale III, 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 analizowanym 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 – Prawo o ruchu*

drogowym, w pełni zasadne jest umieszczenie takiego wyłączenia o charakterze doprecyzującym.

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 lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, skutkujących zmianą układu napędowego, zmianą masy, zmianą wymiarów lub zmianą nacisków, zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus lub zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny, wymaga dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Wskazane zmiany elementów pojazdów, a właściwie utrzymanie ich w należyтым poziomie gwarantującym zdolność do ruchu drogowego, stanowi bez wątpienia środek realizujący cel postawiony polskiemu ustawodawcy przez dyrektywę 2014/45/UE.

Projektowana zmiana doprecyzowuje w **art. 81 ust. 4 pkt 2**, że okresowemu badaniu technicznemu przeprowadzanemu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed pierwszą rejestracją nie podlega nowy pojazd, dla którego producent nowego typu pojazdu jest obowiązany uzyskać odpowiednie świadectwo homologacji WE. W tym przypadku należy zwrócić szczególną uwagę na brzmienie **art. 81 ust. 4 in fine**, zgodnie z którym z uwagi na specyfikę takich pojazdów 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. 6-13** 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. 11 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 nie użytkowanych na drogach publicznych, takich jak m.in. pojazdy historyczne (art. 2 ust. 2 tir. pierwsze). Wprawdzie kategoria pojazdów historycznych przyjęta przez dyrektywę różni się zakresowo od kategorii pojazdów zabytkowych, przyjętej na gruncie krajowego prawodawstwa, jednakże powyższy przepis dyrektywy nie ogranicza ogólnego pojęcia „pojazdów nigdy lub prawie nigdy nie użytkowanych na drogach publicznych” jedynie do pojazdów historycznych. Dlatego też zasadne jest przyjęcie wyłączenia od badań technicznych pojazdów zabytkowych, a więc kategorii pojazdów która już obecnie nie podlega badaniom technicznym zgodnie z krajowymi regulacjami. Wymóg dyrektywy dotyczący sporadycznego używania takich pojazdów na drogach krajowych jest zagwarantowany przez **art. 81 ust. 12**, 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. 13**).

W **art. 81 ust. 14 pkt 1 w lit b** doprecyzowano aktualnie obowiązujące brzmienie celem jednolitości interpretacji. W **art. 81 ust. 14 pkt 2** dodano litery c-f, rozszerzające katalog przypadków, zezwalających staroście i posiadaczowi pojazdu przedstawić pojazd do dodatkowego badania technicznego w nowych, ściśle określonych okolicznościach. W tym samym ustępie zmieniono brzmienie **pkt 4** również z uwagi na jednolitość interpretacyjną. Zmiany zostały także wprowadzone w **ust. 14 pkt 7**, gdyż wymagają tego aktualnie obowiązujące zasady techniki legislacyjnej.

Ponadto, w **art. 81 ust. 20** zostało przewidziane, iż na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu może być przeprowadzone badanie techniczne pojazdu w sposób określony dla okresowego badania technicznego pojazdu celem sprawdzenia jego stanu technicznego. Badanie takie może zostać przeprowadzone niezależnie od terminu następnego okresowego

badania technicznego. Rozwiązania te mają bezpośredni wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W obszarze badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych wprowadzono zasadnicze zmiany. 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 nowego **art. 81 ust. 19** 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 oraz będzie zezwalała na przeprowadzenie badania technicznego w sposób wymagany przez ustawodawcę. 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 i przyczep w stanie technicznym zapewniającym ich bezpieczne użytkowanie. Poziom bezpieczeństwa użytkowania tych pojazdów zwiększy się na skutek zwiększenia dla nich dostępności badań technicznych poprzez umożliwienie przeprowadzania tych badań przez odpowiednio wykwalifikowanych diagnostów, przy użyciu mobilnego wyposażenia, spełniającego standardy przewidziane w stosownych przepisach wykonawczych oraz w infrastrukturze gospodarstwa rolnego zapewniającej możliwość przeprowadzenia tych badań na poziomie nie mniej profesjonalnym, niż na stacji kontroli pojazdów. Należy przy tym mieć na uwadze, że aktualnie dostęp do badań technicznych jest znacznie utrudniony dla wielu użytkowników pojazdów rolniczych ze względu na znaczne odległości od stacji kontroli pojazdów, zwłaszcza na terenach wiejskich (przy utrudnionej mobilności ciągników na drogach, wynikającej z ograniczeń ich konstrukcji, przystosowanej do prac polowych), co przekłada się na niski wskaźnik poddawania ciągników i przyczep badaniom technicznym. Zasadne jest więc uznanie, że ułatwienie dostępności badań dla pojazdów rolniczych zwiększy poziom bezpiecznego użytkowania tych pojazdów.

Zmiana powyższa bardzo ściśle koresponduje ze zmianą zawartą w **art. 86a**. W tych przepisach przewidziano możliwość badania ciągników rolniczych we wszystkich stacjach kontroli pojazdów, przy czym stacje kontroli pojazdów muszą spełniać warunki w zakresie wyposażenia stacji kontroli pojazdów umożliwiającego przeprowadzanie badań technicznych tego typu pojazdów. Dodatkowo, w przypadku posiadania właściwego wyposażenia, stacje kontroli pojazdów będą mogły badać ciągniki rolnicze i przyczepy rolnicze poza budynkiem

stacji kontroli pojazdów. Zawarcie przedmiotowych przepisów w ustawie zapewni realizację postulatów użytkowników tych maszyn rolniczych oraz grup reprezentujących to środowisko.

Art. 82 ust. 1 przewiduje, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego 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 w sprawie okresowych badań zdatowności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE. 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, diagnostów, ośrodki szkolenia 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 Transportu Drogowego będzie podlegał nadzorowi ministra właściwego ds. transportu i zdawał mu corocznie sprawozdanie z działań związanych z zapewnieniem prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów. Jednocześnie w **art. 82 ust. 4** projektodawca umieścił katalog zadań, które będą finansowane ww. środków, w ramach systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów.

Przedmiotowy projekt uwzględnia w **art. 83** uwagi legislatorów z Rządowego Centrum Legislacji wskazujące, iż problematyka dotycząca badań technicznych trolejbusów i tramwajów – określenie obowiązku przeprowadzania badań technicznych tych pojazdów – musi być uregulowana na poziomie ustawowym. Dotychczas kwestia ta była uregulowana wyłącznie w akcie wykonawczym. Treść zawarta w tym artykule uszczegóławia materię związaną ze specyfiką oraz odmiennym charakterem zakresu czynności dokonywanych podczas badania technicznego tych pojazdów. Powyższe regulacje określają podział badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz miejsca przeprowadzenia badania technicznego (w infrastrukturze właściciela lub posiadacza).

Konsekwencją umieszczenia w przedmiotowym projekcie definicji badania technicznego, jest wprowadzenie w **art. 83** obowiązku przedstawienia trolejbusu i tramwaju do badania technicznego na właściciela lub posiadacza. Z uwagi na specyfikę i złożoność tych pojazdów, a także charakter uprawnień jakimi należy dysponować przy przeprowadzaniu ich badań technicznych, kompetencje do przeprowadzania badań technicznych trolejbusów i tramwajów posiada organ właściwy w sprawach badań technicznych pojazdów. Naturalnym następstwem dla zachowania właściwej systematyki przedmiotowego projektu, jest wskazanie w **art. 82** podziału badań trolejbusów albo 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 Transportowego Dozoru Technicznego.

Nowe brzmienie **art. 84** wskazuje jednoznacznie opłaty, jakie powinien uiścić posiadacz lub właściciel pojazdu przed przeprowadzeniem badania technicznego: opłata za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu oraz opłata ewidencyjna. Przede wszystkim wskazać należy, iż został wprowadzony nowy rodzaj opłaty „opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie”. Projektodawca zdecydował się na wdrożenie przedmiotowej zmiany, bowiem brak jest obecnie bezpośrednich sankcji odnoszących się do właściciela lub posiadacza pojazdu poddającego pojazd badaniu technicznemu po uprzednio wyznaczonym terminie. Dolegliwości finansowe o charakterze bezpośrednim i niezwłocznym zdają się pozytywnie wpłynąć na przestrzeganie wyznaczonych terminów badań technicznych. Jednocześnie wprowadzone zostało w **art. 84 ust. 2** zupełnie nowe rozwiązanie, zgodnie z którym przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów oraz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego odprowadzą za każde przeprowadzone badanie techniczne pojazdu opłatę przeznaczoną na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych (3,50 zł). Jak samo nazewnictwo wskazuje, opłata ta ma być jedną z opłat gwarantujących płynność działania przedmiotowego systemu. W **ust. 3** omawianego przepisu,

dla zachowania jasności stosowania prawa, zostało wskazane, iż obowiązek pobierania i przekazywania opłaty na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów ciąży na podmiotach prowadzących stacje kontroli pojazdów, z wyłączeniem służb (**art. 84 ust. 4**). Dokładne sprecyzowane tego obowiązku oraz czynności z nim związanych wskazane zostało w **art. 84 ust. 10**. W tym miejscu należy wyjaśnić, iż opłata przeznaczona na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów jest nowym rodzajem opłaty. Mając na uwadze konieczność pozyskania środków na skonstruowanie i niezawodne funkcjonowanie systemu zapewnienia prawidłowej 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 przeznaczonej na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów. 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.

Projektodawca wprowadza również przedmiotową zmianą istotne rozwiązanie, które ma na celu zdyscyplinowanie właścicieli i posiadaczy pojazdów do przedstawiania ich do badania technicznego w wyznaczonym terminie (**art. 84 ust. 8 i 9**). Zgodnie z tymi regulacjami w przypadku wykonania technicznego 30 dni po wyznaczonej dacie opłatę za przeprowadzone badanie techniczne pobiera się w podwójnej wysokości, z czego połowa tej opłaty stanowi przychód budżetu państwa.

Następnie w **art. 84 ust. 11-13** określono procedurę postępowania w przypadku nieterminowego przekazywania opłat na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów.

Co ważne, w **ust. 20 -21** 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 rozumowania przepisu, o wskazanie odwołania do macierzystego przepisu, **art. 71 ust. 1b**, regulującego wpisanie pierwszego terminu badania technicznego do dowodu rejestracyjnego przez organ dokonujący rejestracji pojazdu. Ponadto, z uwagi na brzmienie przepisów dyrektywy, 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 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, 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 została przewidziana możliwość, iż właściciel bądź posiadacz pojazdu mogą otrzymać wpis terminu następnego badania technicznego nie tylko w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym, ale również w dowodzie rejestracyjnym.

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

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. 7**, który 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 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. 7** 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 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 ustawy, można skorzystać z takiej procedury. Ponadto, z procedury tej może skorzystać organ rejestrujący. Ponowne badanie techniczne przeprowadza się po uprzednim złożeniu wniosku przez ww. osoby do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. W takim przypadku w Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzi badanie weryfikujące (budzący wątpliwość) wynik badania technicznego uprzednio wykonanego 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 podstawową lub okręgową stację kontroli pojazdów, pokrywany będzie ze środków zasilających system zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów. Natomiast właściciel lub posiadacz pojazdu pokrywają koszt takiego badania w przypadku braku stwierdzenia niezgodności w sposobie przeprowadzenia badania przez podstawową lub okręgową stację kontroli pojazdów. W tym miejscu wskazać należy, iż implementowana dyrektywa 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 Transportowego Dozoru Technicznego kierowane są pisma z prośbą opinię dot. 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 Transportowego Dozoru Technicznego (będący jednocześnie organem właściwym w sprawie badań technicznych pojazdów), dajemy narzędzie do wyjaśnienia wątpliwości pozwalających na dopuszczenie lub wyeliminowanie z ruchu pojazdów stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa jak i środowiska naturalnego. Stwierdzenie, że badanie techniczne pojazdu zostało przeprowadzone w stacji kontroli pojazdów niezgodnie z przepisami ustawy zainicjuje podjęcie niezwłocznych czynności z zakresu nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi

stacje kontroli pojazdów celem wyeliminowania szerszenia przez przedsiębiorców tego rodzaju naruszeń.

Projektowana zmiana upoważnia nowy podmiot do wykonywania badań technicznych pojazdów o szczególnej specyfice. Został on wprowadzony brzmieniem **art. 86a ust. 4**, zgodnie z którym oprócz podstawowej i okręgowej stacji kontroli pojazdów, badania techniczne będzie mógł przeprowadzać również Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Upoważnienie nowego podmiotu o charakterze publicznym podyktowane zostało brzmieniem wdrażanej dyrektywy, bowiem to ona właśnie nakazuje państwom członkowskim stworzenie systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Przede wszystkim, badanie techniczne prowadzone przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zapewniają uzyskanie wiarygodnych wyników badań technicznych. Dyrektor TDT będzie zatrudniał personel posiadający najwyższe kwalifikacje. Ustawodawca zdecydował się powierzyć Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego szereg zadań wymagających specjalistycznej wiedzy oraz odpowiedniego wyposażenia. Prawodawca miał na względzie rangę organu właściwego sprawującego nadzór nad stacjami kontroli pojazdów oraz niezwykle wysoki poziom jakościowo - merytoryczny jednostek wykonujących badania techniczne przez niego prowadzonych, który trudny będzie do osiągnięcia przez przedsiębiorców indywidualnych prowadzących stacje kontroli pojazdów. Dyrektor TDT swoje nowe zadania będzie mógł wykonywać za pomocą wynajętych lokali stacji kontroli pojazdów, które to zostaną wyłonione w trybie zamówień publicznych.

Dla przykładu, posiadając specjalistyczne wyposażenie Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (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 przeprowadzana podczas całego okresu eksploatacji przez osoby o odpowiednich kwalifikacjach.

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie przeprowadzać dodatkowe badania techniczne pojazdu, w których dokonano zmian konstrukcyjnych skutkujących zmianą zapisów w dowodzie rejestracyjnym, a także zmian powodujących zmianę masy, zmianę

wymiarów lub nacisków a także zmian powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus lub zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny.

Dodatkowo wyłącznie Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wykonywał będzie badania techniczne pojazdów, w których dokonano zmian lub modyfikacji układów lub elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska.

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 Transportowego Dozoru Technicznego 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 bądź posiadacze pojazdów dokonujący modyfikacji układów wydechowych czują się bezkarni, ponieważ stacje kontroli pojazdów nie posiadają wyposażeniem umożliwiającym sprawdzenie rzeczywistej emisyjności zanieczyszczeń gazowych – m.in. zadymienia spalin, czy tlenków azotu (NOx) głównie odpowiedzialnych za powstawanie smog'u. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego 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. Należy mieć na uwadze, iż obecnie procedowane są regulacje mające na celu wyeliminowanie pojazdów emitujących znaczne ilości substancji szkodliwych z ruchu w centrach miast. Brak kontroli nad zanieczyszczeniami gazowymi negatywnie wpływa na środowisko naturalne w szczególności na jakość powietrza w dużych aglomeracjach miejskich. Analiza dokumentacji opisującej dokonane zmiany jak również analiza zawartych w niej wyliczeń i zastosowanych materiałów wymaga odpowiedniej wiedzy inżynierskiej, której obecnie diagności nie

posiadają. Gwarancją prawidłowo wykonanych badań technicznych po zmianach konstrukcyjnych będzie personel zatrudniony przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Zastrzeżenie tego rodzaju badań do wyłącznej kompetencji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zagwarantuje wyeliminowanie z ruchu pojazdów w których zmiany konstrukcyjne spowodowały negatywny wpływ na własności trakcyjne pojazdu. Ponadto, zmiany w układach zawieszenia, hamulcowych, kierowniczych, jezdny są wykonywane stosunkowo często, mają one duży wpływ na bezpieczeństwo. Pomimo tego do chwili obecnej nie wymagane jest badanie techniczne pojazdu po tego rodzaju zmianach. Pojazdy po tzw. „TUNINGU” w ogóle nie są badane. Obecnie stacje nie są w stanie wykonać tego rodzaju badania z powodu braku odpowiedniego personelu jak i odpowiedniego wyposażenia.

Obecnie w przypadku zmiany konstrukcyjnej powodujące 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 jak i personelu, który będzie w stanie przeprowadzić analizę dokumentacji technicznej dot. przeprowadzonych zmian jak i 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 wykonywany jest 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 tylko Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie mógł przeprowadzać badania techniczne trolejbusów i tramwajów. Kwestia ta została rozwinięta przy omówieniu nowego brzmienia art. 83.

Zakres przedmiotowy kompetencji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego został wyraźnie rozdzielony i obecnie stacje te nie realizują zadań właściwych dla stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez przedsiębiorców.

Co prawda dyrektywa 2014/45/UE nie nakłada na projektodawcę obowiązku polegającego na upoważnianiu Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Jednakże w art. 14 ust. 13 wskazane jest wyraźnie, iż stacje kontroli pojazdów prowadzone bezpośrednio przez właściwy organ zwolnione są 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 Transportowy Dozór Techniczny.

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. Prowadzenie stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego stanowi swoisty gwarant właściwej konwersji systemu badań technicznych pojazdów w RP, a także likwidację jego rudymenarnych mankamentów.

Rzetelna realizacja zadań wskazanych w dyrektywie możliwa jest dzięki kompleksowemu funkcjonowaniu systemu zapewnieniu prawidłowej jakości pojazdów, którego elementem są stacje kontroli pojazdów prowadzonych przez organ właściwy (Transportowy Dozór Techniczny). Wykonywać one będą zdania o szczególnym charakterze, do których nie są przystosowane ani w zakresie kadrowym ani też w zakresie technicznym stacje kontroli pojazdów prowadzone przez przedsiębiorców, a dające 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 Transportowego Dozoru Technicznego stanowił będzie 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 Transportowego Dozoru Technicznego wykonywał swoje zadania w postaci wykonywania badań technicznych, to zgodnie z przyjętym rozwiązaniem – Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie wynajmował stacje kontroli pojazdów od przedsiębiorców lub pomiotów, które to zostaną uprzednio wyłonieni w procedurze przetargowej na podstawie prawa zamówień publicznych. Zgodnie z przyjętymi założeniami, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego 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).

Jedną z kluczowych zmian wprowadzonych niniejszym projektem ustawy 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 niniejszą 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. 2**, był niepełny. Przykładem takiego podmiotu był Ośrodek Techniki Leśnej jako państwowa jednostka organizacyjna nie posiadająca 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 stacje kontroli pojazdów. Jednakże wskazać w tym miejscu należy, iż podmiotu niebędące przedsiębiorcami prowadzące działalność gospodarczą w formie stacji kontroli pojazdów wskazane w **art. 83 ust. 2a** ustawy – Prawo o ruchu drogowym 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 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. Wprowadzenie możliwości prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorców posiadających siedzibę lub oddział na terytorium kraju, ustawodawca zezwolił, aby działalność prowadzona była przez przedsiębiorców zagranicznych posiadających swoje siedziby w 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. Zatem, 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 miała jedynie na celu dostosowanie aktualnie obowiązującego brzmienia do terminologii stosowanej w ustawie – Kodeks karny, 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. 7** 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. 10** 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 bądź sprawdzenia uzupełniającego 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 stację kontroli pojazdów Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. 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-86e** została wskazana procedura uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców 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 formie stacji kontroli pojazdów. Jest to zapewnienie pełnej legalności funkcjonowania administracji. Ponadto, w ocenie ustawodawcy niezbędne jest dla zachowania przejrzystości i pewności obrotu gospodarczego, ujawnienie w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów kodu rozpoznawczego stacji.

W **art. 86e w ust. 4** wprowadzona została instytucja odmowy dokonania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Jej zadaniem jest usystematyzowanie okoliczności, które mogą mieć wpływ na brak wiarygodnego wykonywania badań technicznych pojazdów oraz funkcjonowania przedsiębiorstwa w tym zakresie, co z kolei ma znaczący wpływ na pogorszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Takie rozwiązanie ma zagwarantować również rzetelność po stronie przedsiębiorców. Wskazany został katalog okoliczności, w których to nie będą mogli oni prowadzić działalności w postaci stacji kontroli pojazdów, co wpłynie na prawidłowość podejmowanych przez nich działań dla uzyskania wpisu do właściwego rejestru. Ponadto w **art. 86f**, na przedsiębiorców został nałożony obowiązek informowania Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego o kwestiach istotnych dla należytej kontroli rozwoju branży, takich jak np. numer w rejestrze przedsiębiorców, zakres wykonywanych badań czy zakończenie prowadzenia działalności w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Wiadomości te mają istotne znaczenie, ponieważ stanowią mogą jeden z elementów wpływających na ważność wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

Do nowych przepisów należy precyzyjne określenie przez ustawodawcę w **art. 86g ust. 1** zamkniętego katalogu okoliczności, w których przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest zobowiązany uzyskać nowy wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. Uzyskanie nowego wpisu wymagane jest 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 wprowadzono procedurę sprawdzenia uzupełniającego, dotychczas stosowaną choć nieuregulowaną na poziomie ustawy.

Art.86i nakłada na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów obowiązek, taki jak np. zatrudnianie osób posiadających świadectwo kompetencji diagnosty oraz prowadzenie rejestru wykonanych badań technicznych. Nadto, projektowany przepis określa zakres danych gromadzonych w rejestrze wykonanych 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), natomiast szczegółowy zakres danych zostanie określony w przepisach aktu wykonawczego wydanego na podstawie art. 81 ust. 22.

Zmianą podyktowaną czynnikami o charakterze unijnym, jak i wewnątrz krajowym, jest przekazanie kompleksowego nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce wyodrębnionej komórce organizacyjnej Transportowego Dozoru Technicznego („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 ustawodawcy najbardziej właściwym rozwiązaniem w tym zakresie będzie powierzenie zadań nadzorczych wyodrębnionej komórce nadzoru TDT, stanowiącej część organu właściwego. Transportowy Dozór Techniczny posiada wieloletnie doświadczenie praktyczne, w konsekwencji czego jest on znaczącą jednostką o charakterze konsultacyjno-doradczym. Transportowy Dozór Techniczny zatrudnia wyspecjalizowanych pracowników, dlatego podejmowane działania dają rękojmię wykonywanych czynności kontrolno-sprawdzających. Zdaniem resortu, tylko powierzenie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, 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. Jakkolwiek, kluczowe znaczenie dla powierzenia komórce nadzoru TDT systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów miała ankieta przeprowadzona w ostatnim kwartale 2015 r. wśród wszystkich starostw. Celem jej było ustalenie poziomu

przygotowania samorządu terytorialnego do wykonywania zadań przewidzianych w wdrażanej dyrektywie. W rezultacie zostało stwierdzone, iż system nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów nie może w świetle projektowanych zmian funkcjonować w obecnym kształcie, tj. być sprawowanym przez starostwa, bowiem tylko jedno spośród 380 starostw jest w stanie sprostać wymogom stawianym przez regulacje dyrektywy 2014/45/UE. Co istotne, pozostawienie takiego schematu kontroli w przyszłości w pełni uniemożliwiłoby Rzeczypospolitej Polskiej osiągnięcie celu, do jakiego zobowiązuje państwa członkowskie dyrektywa. Dodatkowo zgodnie z przyjętymi założeniami komórka nadzoru TDT tworzyła będzie część systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów.

W tym przypadku nie bez znaczenia pozostaje fakt, iż Transportowy Dozór Techniczny w ramach posiadania akredytacji 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 Transportowy Dozór Techniczny jako akredytowana jednostka inspekcyjna spełnia normę PN-EN ISO/IEC 17020. Celem tej procedury jest określenie zasad organizacji szkoleń pracowników Transportowego Dozoru Technicznego 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 Transportowym Dozorze Technicznym procedury szkolenia pracowników w pełni kompatybilnej z normą PN-EN ISO/IEC 17020 gwarantuje jawność działania Transportowego Dozoru Technicznego 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 komórki nadzoru jest zasadne z uwagi na podstawy organizacyjne. Proponowane rozwiązanie wykorzystuje już istniejącą jednostkę podległą ministrowi właściwemu ds. 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 Transportowego Dozoru Technicznego oraz jego bieżąca działalność nie będą obciążały budżetu państwa. Finansowanie pracy związanej z realizacją zadań związanych z systemem zapewnienia prawidłowej 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, 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. 4-6) określające katalog czynności bądź działań, których nie mogą wykonywać upoważnieni pracownicy wykonujący nadzór. Ponadto, powyższe przepisy zobowiązują upoważnionych pracowników do składania oświadczeń pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, a także umożliwiając Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego wyłączenie takich pracowników w przypadku podejrzenia zaistnienia konfliktu interesów

Na podstawie art. 42 *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1040) Transportowy Dozór Techniczny jest państwową osobą prawną, natomiast zgodnie z art. 61 tej ustawy, Transportowy Dozór Techniczny prowadzi samodzielną gospodarkę finansową i nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania Transportowego Dozoru Technicznego. Ponadto Transportowy Dozór Techniczny 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 rejestru przedsiębiorców, bezpośredni nadzór polegający na kontrolach okresowych i doraźnych oraz wydawaniem świadectw kompetencji diagnosty i prowadzeniem 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. 9**, zgodnie ze swoją właściwością będzie realizowała następujące bloki czynności kontrolno-sprawdzających:

- 1) przeprowadzanie kontroli i zatwierdzania wyników wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stacje kontroli pojazdów w ostatnich 3 miesiącach;
- 2) przeprowadzanie doraźnych kontroli sprawdzających stacje kontroli pojazdów;
- 3) badanie skarg i analiz statystycznych, na podstawie których może również wszczynać doraźne kontrole stacji kontroli pojazdów;
- 4) wydawanie zaleceń pokontrolnych oraz wyznaczanie terminów usunięcia stwierdzonych naruszeń,
- 5) wystąpienie do organu rejestrującego z wnioskiem o skierowanie na ponowne badanie techniczne.

Zapewnienie tak szczegółowego i szczelnego audytu podyktowane jest treścią załącznika V 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 formie 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. Należy mieć na względzie, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zobowiązany jest do poddawania analizie statystycznej wyniki uzyskane podczas ww. kontroli oraz przekazywania ich ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Ustawodawca w **art. 86j ust. 10-13** wprowadza katalog czynności, jakie powinni wykonywać pracownicy 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 pełną swobodę działania w granicach prawa. Ponadto, daje ona 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 Transportowego Dozoru Technicznego ochrony przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu. Aktualne pojęcie funkcjonariusza publicznego zawarto w art. 115 § 13 *ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1137). 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. 11** 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 ustawodawca podkreśla zwiększoną odpowiedzialność pracownika ww. komórki wynikającą z faktu, iż podejmując bezprawne działania podczas kontroli, naruszy on nie tylko reguły ogólne, ale także zasady etyki zawodowej, z którymi jest związany osobiście i które stanowią immanentną część jego specyficznej pozycji ustrojowej. Zasady te zostały wpisane w charakter zadań realizowanych przez funkcjonariuszy, doniosłych z punktu widzenia interesów państwa. Przepięstwo popełnione przez funkcjonariusza publicznego wykazuje dodatkowy poziom bezprawności, *eo ipso* - wyższy stopień społecznego niebezpieczeństwa. Takie działania powodują zwiększoną odpowiedzialność karną przewidzianą w ustawie.

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 delegowany (rozporządzenie MIB w sprawie wysokości opłat związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów, przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych), 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 wykonywaniem badań technicznych pojazdów, co wpływa w bardzo dużej mierze na jakość i poziom prowadzonych działań związanych z dopuszczeniem do ruchu pojazdów bezpiecznych i przyjaznych dla środowiska.

Przedmiotowy projekt ustawy w art. 861 określa, że badania techniczne pojazdów służb są przeprowadzane przez upoważnione komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów prowadzone przez służby, z wyłączeniem obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz pojazdów Państwowej Straży Pożarnej lub na zwykłych stacjach kontroli pojazdów. Regulacja ta stanowi ujednoczenie systemu badań technicznych, z jednolitym zachowaniem odrębności pojazdów służb. Nadmienić w tym miejscu należy, iż diagnosty przeprowadzający badania techniczne na stacjach kontroli pojazdów prowadzonych przez służby będą musieli spełniać wymogi w zakresie kompetencji i wykształcenia takie same, jak diagnosty zatrudnieni w pozostałych stacjach kontroli pojazdów. Będą stanowić szczególną grupę diagnostów, dla których oprócz minimalnych wymogów wynikających z przedmiotowej regulacji, kierownicy odpowiednich służb będą mogli określić dodatkowe kryteria.

Projekt ustawy 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 dodatkowych wymogów odnośnie kompetencji i odpowiedniego wykształcenia. Zmianie uległo przede wszystkim jednoznaczne określenie wymogów formalnych, które należy spełnić, aby uzyskać świadectwo kompetencji diagnosty. Wprowadzenie tych zapisów jest zrealizowaniem potrzeby zapewnienia legalności działania organów oraz transparentności procedury, by interpretacja i stosowanie przepisów przez osoby i podmioty zainteresowane nie budziła wątpliwości.

Ważną zmianą jest wprowadzenie regulacji, iż dokumentem stwierdzającym posiadanie przez osobę odpowiedniego doświadczenia oraz kwalifikacji zawodowych jest świadectwo kompetencji diagnosty wydawane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w drodze decyzji. Diagnosta posiadający świadectwo kompetencji, zatrudniony na stacji kontroli pojazdów oraz wpisany do rejestru diagnostów prowadzanego przez Dyrektora

Transportowego Dozoru Technicznego (a dokładnie posiadający aktywny status w rejestrze) może przeprowadzać badania techniczne na stacji kontroli pojazdów. Kompleksowo została uregulowana materia dotycząca wszelkich wymogów formalnych, jakie powinien spełniać kandydat na diagnostę lub diagnosta, by uzyskać wpis do ww. rejestru.

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

W **art. 86n ust. 1** został określony katalog zamknięty wymogów jakie powinien spełniać kandydat na diagnostę. Prawodawca, jako warunki niezbędne dla wykonywania tego zawodu wskazał takie elementy 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, za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

W **ust. 2 art. 86n** 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 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 zostało określone minimalne doświadczenie, jakie

musi posiadać kandydat na diagnostę – co najmniej trzy lata udokumentowanego doświadczenia lub jego równoważnika, jak np. udokumentowanego mentoringu lub studiów.

Nadmienić należy, iż brzmienie art. 86n ust. 1 pkt 2 lit. c stanowi rozwiązanie, w którym osoba posiadająca ukończone studia wyższe na kierunku zawierającym w programie studiów wszelkie 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 poświadczanego poziomu wiedzy w obszarach określonych w załączniku IV pkt 1 lit. a wdrażanej Dyrektywy 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep, a jedynie zapewnienie tym osobom możliwości przystąpienia do egzaminu bez konieczności powtarzania treści zawartych w programie kształcenia na kursie dla diagnostów. Tym samym także osoby posiadające wyższe wykształcenie kierunkowe będą musiały spełniać wymogi ww. Dyrektywy w tym zakresie, a prawidłową weryfikację spełnienia wymagań niezbędnych do uzyskania uprawnień diagnosty zapewni egzamin.

Z uwagi na scalenie całego, niezwykle złożonego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi w **art. 86o ust. 2** Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego została przyznana kompetencja do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty. Świadectwo kompetencji diagnosty jest dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do wykonywania badań technicznych. Takie rozwiązanie podyktowane jest przepisami wdrażanej dyrektywy. Dodatkowo, w ocenie ustawodawcy 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. 86w** przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego na diagnostę przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Mając na uwadze, iż Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego to organ odpowiedzialny na podstawie **art. 86v** za sprawowanie nadzoru nad ośrodkami szkoleniowymi, monitorowaniem 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

Transportowego Dozoru Technicznego 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 zasady 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 powierzony został Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, zgodnie z proponowanym brzmieniem **art. 86p**, 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 ww. dyrektywy. 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 Transportowego Dozoru Technicznego nadaje diagnoście numer ewidencyjny, wpisuje diagnostę do rejestru diagnostów (który to rejestr sam prowadzi) oraz potwierdza wpis wydając uprawnionemu podmiotowi zaświadczenie. W **art. 86o ust. 6-9** uwzględnione zostały skutki, jakie wiążą się z nieprawidłowościami wykrytymi w toku czynności kontrolnych a także w przypadku niewypelniania obowiązków przez diagnostę. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (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 diagnostów i zdania egzaminu kwalifikacyjnego z wynikiem pozytywnym. Przy popełnieniu przewinień mniejszej wagi, doprecyzowanych w projekcie, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zawiesza w drodze decyzji administracyjnej świadectwo kompetencji diagnosty i wpisuje informacje o zawieszeniu w rejestrze. **Art. 86o ust. 8** określa możliwość przywrócenia świadectwa kompetencji diagnosty pod warunkiem usunięcia naruszeń, które były podstawą jego zawieszenia. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (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, są niejednoznaczne, przez co decyzje wydawane przez starostów w tym przedmiocie niejednokrotnie były właśnie krzywdzące dla diagnostów.

Kolejną zmianą podyktowaną przez wdrażaną dyrektywę jest wprowadzenie nowego rodzaju regulowanej działalności gospodarczej – ośrodków szkolenia diagnostów. Organem nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia będzie Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, który jest najodpowiedniejszą jednostką do działań tego typu. W **art. 86s-v** 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, kursów dla diagnostów, warsztatów szkolenia zawodowego. Dodatkowo ustawodawca zobowiązany jest 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 formie ośrodka szkolenia diagnostów i 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 Transportowego Dozoru Technicznego, jako organ sprawujący nadzór nad ośrodkami szkolenia diagnostów, zobowiązany jest 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 Transportowego Dozoru Technicznego 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 zapisach 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 Transportowego Dozoru Technicznego 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 szczegółowego zakresu badań, do którego uprawniony będzie Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Z kolei zgodnie z proponowaną w **ust. 18 w art. 84** nową delegacją ustawową, minister właściwy do spraw transportu określi w drodze aktu wykonawczego wszelkie szczegółowe kwestie związane z uiszczaniem przez przedsiębiorców opłaty na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów. Nowym upoważnieniem dla ministra właściwego do spraw transportu jest obowiązek określenia w drodze rozporządzenia wymagań dotyczących kompetencji technicznych oraz szkolenia pracowników zatrudnionych w komórce nadzoru Transportowego Dozoru Technicznego (**art. 86j ust.8**). W **art. 86x** rozszerzono katalog zagadnień, w których minister właściwy do spraw transportu jest zobligowany wydać rozporządzenia z uwagi na przedmiotową nowelizację, tj: szczególne 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 dla wydania aktów wykonawczych szczegółowo określających techniczne aspekty tych badań oraz niezbędne dokumenty.

Zgodnie z wymogami stawianymi przez implementowaną dyrektywę, konieczne było ustanowienie Krajowego Punktu Kontaktowego do spraw badań technicznych pojazdów. Podmiot ten ma być odpowiedzialny za wymianę informacji z krajowymi punktami innych państw członkowskich oraz Komisją Europejską. W **art. 86y** kompetencja do prowadzenia ww. punktu powierzona została Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

Zgodnie z wymogami stawianymi przez implementowaną dyrektywę, konieczne było ustanowienie Krajowego Punktu Kontaktowego do spraw badań technicznych pojazdów. Podmiot ten ma być odpowiedzialny za wymianę informacji z krajowymi punktami innych państw członkowskich oraz Komisją Europejską. W **art. 86y** kompetencja do prowadzenia ww. punktu powierzona została Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

Zmiana przepisów uchylająca **ust. 5 w art. 129g ustawy – Prawo o ruchu drogowym** 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 *ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia* (Dz. U. z 2013 r. poz. 395, z późn. zm.). W sprawach tych zastosowanie mają także określone przepisy *ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego* (Dz. U. z 1997 r. poz. 555, z późn. zm.). 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, projektowana zmiana przewiduje wprowadzenie w **art. 140ma** oraz **art. 140mb** kar pieniężnych mających na celu dodatkowe zdyscyplinowanie przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów wykonujących badania techniczne. Wskazane powyżej przepisy zawierają katalog zamknięty zachowani, 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 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego* dział IVa.

Zmiany przepisów w **załączniku nr 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym** w kolumnie 3 w Lp. 3 i 7 tabeli mają na celu doprecyzowanie przepisów dla ich jednoznaczności. I tak w Lp. 3 tabeli rozdzielono naciski osi wskazując, iż nie mogą być większe od dopuszczalnych dla danej drogi, jako określone przepisami *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1440, z późn. zm.) od rzeczywistej masy całkowitej, która nie może być większa od dopuszczalnej masy całkowitej ustanowionej przepisami *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*.

Natomiast w Lp. 7 tabeli w lit. a zastąpiono wyrażenie „oraz” wyrażeniem „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* (Dz. U. z 2016 r. poz. 2032, z późn. zm) oraz *ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych* (Dz.U. z 2017 r. poz. 2343, 2175, 2201 i 2369), co podyktowane zostało zmianami wprowadzanymi w zakresie opłat dla przedsiębiorców.

Art. 4 dokonuje nowelizacji *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym* (Dz. U. 2017 r. poz. 1040 i 1555), ustawa będąca rudymenarną regulacją w zakresie funkcjonowania Transportowego Dozoru Technicznego w ujęciu prawno-organizacyjnym. W **art. 45** został dodany nowy **ust. 2a**. Brzmienie tego ustępu wskazuje, iż Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym w sprawie badań technicznych pojazdów. Natomiast **art. 45a** jednoznacznie konstytuuje w strukturach TDT wyodrębnioną organizacyjnie komórkę sprawującą nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów, przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów. Zmiana została wprowadzona także w **art. 44 ust. 1** w postaci dodania nowego **pkt 9**, który rozszerza zakres działań Transportowego Dozoru Technicznego o obowiązek opracowywania wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu projektów aktów prawnych dotyczących warunków technicznych pojazdów, homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, 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 i jest nadzorowany przez ministra właściwego do spraw transportu.

Stworzenie centralnego rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, za wpis do którego pobierana jest opłata o charakterze administracyjnym – zgodnie z brzmieniem niniejszego projektu, zaskutkowało również koniecznością wprowadzenia zmian w ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (**art. 5**). Konieczne było bowiem wykreślenie z tej ustawy zapisu, który stanowił o tym, że za wpis do rejestru działalności regulowanej jakim jest rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów pobierana jest opłata skarbowa. Konsekwencją tej zmiany jest także dodanie w **pkt 13**

niniejszej ustawy **art. 75a ust. 1a**, który określa, że wpis do rejestru przedsiębiorców produkujących tablice rejestracyjne jest wolny od opłat, co do tej pory wynikało z uchylonego przepisu ww. ustawy o opłacie skarbowej.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 15 października 2015 r. w sprawie C-168/18 stanowi podstawę zmiany zawartej w *ustawie z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terenie Rzeczypospolitej Polskiej*. Przywołane orzeczenie wskazuje, iż dyrektywa 2006/123/WE 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. 3 ust. 1 pkt 10 ww. ustawy należało dodać działalność regulowaną w postaci stacji kontroli pojazdów oraz ośrodka szkolenia diagnostów. Konsekwencją powyższego jest zmiana wprowadzona w **art. 6** ustawy.

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

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

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

art. 23 ust. 3 wprowadzono możliwość przesyłania zaświadczeń ADR na adres wskazany przez kierowcę (dotychczas tylko na adres zamieszkania).

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

Natomiast art. 1 pkt 6 projektu wprowadza zmiany w zakresie art. 60 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zmiana ta ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych. Oznakowanie pojazdu przewożącego towary niebezpieczne powinno być zgodne z przewożonym ładunkiem. Jest to szczególnie istotne w trakcie akcji ratunkowych.

Art. 8 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.

Zawarte w **art. 9 -19** 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.

Art. 9 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 wyrażania zgody na wykonanie i unieszczenie tabliczek znamionowych zastępczych. Z kolei **art. 10 i art. 12** zawierają procedury przejściowe dla zapewnienia ciągłości funkcjonowania stacji kontroli pojazdów oraz wykonywania zawodu diagnosty.

W **art. 13** określono systematykę dotyczącą zachowania dotychczasowych uprawnień przez diagnostów, uzupełniania przez nich kwalifikacji oraz przekazywania informacji o diagnostach przez starostów.

Art. 14 wskazuje, że wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dowody rejestracyjne i dokonane w nich wpisy terminu badania technicznego zachowują ważność.

Natomiast **art.15** reguluje kwestię stosowania przepisów odnośnie pojazdów zabytkowych w związku z wdrażanymi zmianami w tym zakresie. Natomiast **art. 17** zawiera przepisy przejściowy dotyczący kwalifikacji wykładowców i określenia maksymalnego terminu do nabycia właściwych uprawnień.

Art. 18 określa metodykę postępowania z nadanymi przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego numerami nadwozia, podwozia lub ramy do dnia 31 grudnia 2019 r.

Natomiast art. 19 określa, iż opłata ewidencyjna za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, dla zapewnienia prawidłowości funkcjonowania CEPIK 2.0., pobierana będzie dopiero po dniu 31 grudnia 2018 r.

Art. 20 reguluje zachowanie mocy obowiązującej niektórych przepisów wykonawczych do czasu wydania nowych.

Z kolei w **art. 21** wskazany został maksymalny limit wydatków Transportowego Dozoru Technicznego stanowiący finansowy skutek wejścia w życie przedmiotowej ustawy.

Z uwagi na obszar i złożoność projektowanej zmiany, w **art. 22** określono zróżnicowane terminy wejścia w życie poszczególnych artykułów. Dyrektywa 2014/45/UE przewiduje, że państwa członkowskie stosują od dnia 20 maja 2018 r. przepisy niezbędne do wykonania 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 ustawodawcy powinny wejść w życie w innych terminach. W szczególności:

- przepisy dotyczące utworzenia i działalności gospodarczej w zakresie ośrodków szkolenia diagnostów oraz rejestru tych ośrodków wchodzi w życie z dniem ogłoszenia ustawy,
- niektórych szczegółowych zapisów w zakresie systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych, które wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.

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 (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

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.

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

Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące
Ministerstwo Infrastruktury
Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu
Marek Chodkiewicz Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu
Jerzy Król
Nr tel. 630-12-43
e-mail: jerzy.krol@mi.gov.pl

Data sporządzenia
28-02-2018 r.

Źródło:
Prawo UE
Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady
nr 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51)

Nr w wykazie prac UC65

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

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

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

- a) wyznaczenia organu właściwego odpowiedzialnego za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego,
- b) ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce,
- c) stworzenia spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów (SKP), mającego na celu zapewnienie wysokiego poziomu jakości przeprowadzanych badań technicznych i bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również umożliwiającego sprawne reagowanie na wszelkie nieprawidłowości związane z prowadzeniem działalności w zakresie badań technicznych, niezwłoczne ich eliminowanie i zapobieganie ich pojawianiu się w przyszłości,
- d) określenia minimalnego wyposażenia SKP oraz systemu okresowego badania sprawności urządzeń stosowanych w stacji,
- e) stworzenie systemu prowadzenia szkoleń dla diagnostów (wstępnych i okresowych),
- f) ustanowienia organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów oraz uregulowania kwestii działalności tych ośrodków, mając na względzie konieczność zapewnienia i utrzymania wysokiego poziomu szkoleń diagnostów,
- g) wyznaczenia organu odpowiedzialnych za egzaminowanie i nadawanie uprawnień diagnostom, wyznaczenia punktu kontaktowego odpowiedzialnego za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską.

Ponadto projekt przewiduje wprowadzenie następujących rozwiązań niezwiązanych bezpośrednio z wdrożeniem dyrektywy 2014/45/UE m.in. wprowadzenie możliwości stosowania urządzeń aerodynamicznych w samochodach ciężarowych (dodany art. 39a do ustawy Prawo o ruchu drogowym) stanowi realizację Dyrektywy 719/2015.

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

Wprowadzenie przepisów określających:

- 1) Stworzenie centralnego systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, poprzez skoncentrowanie w jednym pionie organizacyjnym najistotniejszych elementów mających wpływ na jakość badań technicznych pojazdów w Polsce, tj.: nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, sprawdzenia potwierdzające posiadanie przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego, sprawdzenia ww. elementów w zakresie uzupełniającym, nadzór nad ośrodkami szkolenia diagnostów (OSD), przeprowadzanie egzaminów kandydatów na diagnostów, przeprowadzanie przez TDT badań technicznych trolejbusów i tramwajów a także innych specjalistycznych badań technicznych pojazdów mających wpływ na bezpieczeństwo i ochronę środowiska, przeprowadzanie przez TDT badania „sprawdzającego” w przypadku uzasadnionego podejrzenia przeprowadzenia przez diagnostę badania technicznego niezgodnie z przepisami prawa,

umieszczanie numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanie i umieszczanie tabliczki znamionowej zastępczej, prowadzenie rejestrów: nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanych i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych, rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, rejestru diagnostów;

- 2) organ odpowiedzialny za organizację i funkcjonowanie oraz poprawę jakości systemu badań technicznych, tj. organ właściwy w znaczeniu dyrektywy 2014/45/UE – przez wyznaczenie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) jako organu właściwego czuwającego nad systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów;
- 3) organ nadzoru, tj. wyodrębniona organizacyjnie komórka nadzoru Transportowego Dozoru Technicznego, w rozumieniu implementowanej dyrektywy jako część organu właściwego, odpowiedzialnego za wykonywanie kontroli w formie przewidzianej w dyrektywie 2014/45/UE;
- 4) instrumenty oddziaływania przez organ właściwy i organ nadzoru na system badań technicznych pojazdów i SKP, umożliwiające szybkie reagowania na ujawniane nieprawidłowości, a także wykonywanie działań prewencyjnych ;
- 5) wymagania dotyczące wyposażenia SKP, przyrządów kontrolno-pomiarowych oraz wprowadzenie systemu okresowych badań (kalibracji) urządzeń stosowanych w stacji, mając na względzie minimalne wymogi w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno-pomiarowych określone w załączniku III do dyrektywy 2014/45/UE – w ramach zadań związanych z funkcjonowaniem systemu badań technicznych pojazdów i ich nadzoru, które zostałyby przeniesione na Dyrektora TDT, proponuje się szczegółowe uregulowanie kwestii okresowych badań tych urządzeń, mając na względzie przede wszystkim przeznaczenie tych urządzeń, charakter pomiarów dokonywanych tymi urządzeniami oraz cel, który tym działaniom przyświeca, tj. zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 6) stworzenie systemu szkolenia dla diagnostów – zasadnym jest skoordynowanie krajowego systemu szkoleń przez stworzenie szczegółowych wymagań dla ośrodków szkolenia (infrastruktura i wykładowcy), oraz nadzoru nad nimi, jak również stworzenie systemu przeprowadzania odpowiednich egzaminów oraz obowiązkowych szkoleń dla diagnostów: wstępnych jak również cyklicznych przypominających i rozszerzających wiedzę z zakresu konstrukcji pojazdów oraz sposobu przeprowadzania badań pojazdów (warsztaty doskonalenia zawodowego);
- 7) wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu prowadzącego punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji związanych z badaniami technicznymi pojazdów, z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską,
- 8) wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu sprawującego nadzór nad systemem szkolenia diagnostów.

Powyżej wskazane rozwiązania przyniosą następujące efekty:

- a) zmiana systemu nadzoru nad SKP wpłynie na wyższą jakość wykonywanych badań technicznych, wiążącą się z wyeliminowaniem z ruchu drogowego pojazdów w złym stanie technicznym, co wpłynie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- b) podwyższenie jakości pracy diagnostów, poziomu kwalifikacji i kompetencji oraz poprawa rzetelności wykonywanych przez nich badań technicznych dzięki wprowadzeniu obowiązkowych okresowych szkoleń dla diagnostów,
- c) poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska przez „uszczelnienie” systemu badań technicznych,
- d) większa dostępność danych dla obywateli oraz przedsiębiorców przez prowadzenie rejestru SKP przez Dyrektora TDT (obecnie funkcjonuje 380 rejestrów prowadzonych przez starostów) oraz rejestru uprawnionych diagnostów do wykonywania badań technicznych,
- e) podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa obrotu pojazdami na rynku wtórnym,
- f) pozytywny wpływ na poprawę stanu środowiska przez zmniejszenie średniego poziomu emisji spalin w wyniku wykrywania i eliminowania z użytkowania pojazdów z niesprawnymi układami kontroli emisji spalin oraz nieszczelności powodujących wycieki toksycznych płynów eksploatacyjnych, jak również powodujących nadmierny hałas,
- g) podwyższenie jakości i wiarygodności badań przez wprowadzenie obowiązku okresowego sprawdzania (kalibracji i konserwacji) wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz archiwizacji wyników badań.

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

Wskazać należy, iż Minister Infrastruktury i Budownictwa (obecnie Ministra Infrastruktury) analizował różne rozwiązania w zakresie wyznaczenia organów właściwych do sprawowania nadzoru nad systemem badań technicznych, które miałyby

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

Co istotne, zaledwie 22% ankietowanych podmiotów potwierdziło, iż pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów posiada umiejętności samodzielnego wykonania badań technicznych pojazdów w stacji kontroli pojazdów. Aż w 76% ankietowanych jednostek pracownik pełniący funkcje związaną z nadzorem nad SKP prowadzi również nadzór nad innymi działaniami, np. nadzór nad taxi, transportem własnym. Powyższa ankietę wykazała, iż tylko Starostwo Powiatowe w Kielcach jest gotowe wykonywać zadania związane z kontrolą systemu badań technicznych w Polsce, jakie określa dyrektywa 2014/45/UE.

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

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

Synteza kontroli NIK wskazuje na:

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

Pomimo bardzo negatywnych wyników kontroli z 2009 r. jakość działań dotyczących badań technicznych pojazdów oraz

stacji kontroli pojazdów wykonywanych na poziomie samorządowym nie uległa poprawie, a wręcz ich jakość została jeszcze bardziej obniżona. Bowiem informacja NIK z 2017 r. stwierdza, iż starostwa nadal sprawowały nadzór nierzetelnie i z naruszeniem przepisów prawa, poprzez:

- nieprawidłowe wykonywanie obowiązków w zakresie przeprowadzania okresowych kontroli w SKP,
- niedokonywania sprawdzenia prawidłowości przeprowadzanych badań technicznych przez diagnostów, a w przypadku takich sprawdzeń nie kwestionowano nieprawidłowości,
- nie egzekwowano od przedsiębiorców prowadzących SKP ustawowych wymagań do prowadzenia tego rodzaju działalności,
- nierzetelnie sprawdzano prawidłowość prowadzonej przez diagnostów dokumentacji,
- nierzetelnie dokumentowano przebieg kontroli, nie formułowano zaleceń pokontrolnych i nie egzekwowano ich wykonania,
- nie wykorzystywano w należyтым stopniu instrumentów prawnych służących do wykonywania nadzoru, wskazanych w przepisach prawa,
- do wykonywania nadzoru nie wykorzystywano systemowych analiz, informacji o przedsiębiorcach prowadzących SKP oraz diagnostach,
- nierzetelnie i z naruszeniem prawa wydawano uprawnienia diagnosty, a w przypadkach przewidzianych prawem uprawnień tych nie cofano,
- wpisy do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP wykonywany były z naruszeniem prawa.

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

Kolejnym wariantem, jaki rozważał resort podczas prac nad projektem ustawy, było przyznanie kompetencji organu właściwego do sprawowania kontroli nad systemem badań technicznych Ministrowi Infrastruktury i Budownictwa (obecnie Minister Infrastruktury). Implementowany akt prawny wskazuje niezbędny zakres, jaki powinien obejmować przedmiotowy nadzór nad systemem badań technicznych: przeprowadzanie kontroli i zatwierdzanie wyników losowo wybranych badań technicznych pojazdów, przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w ostatnich 3 miesiącach, przeprowadza doraźne kontrole sprawdzające stacje kontroli pojazdów, przeprowadzanie analiz skarg i wniosków, na podstawie których można również wszczynać doraźne kontrole SKP, wydawanie zaleceń pokontrolnych i wyznaczanie terminu usunięcia naruszeń wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP i wykonywania badań technicznych. Liczba kontroli sprawdzających badania techniczne przeprowadzane na stacjach kontroli pojazdów (obejmujących kontrolę i zatwierdzenie wyników wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy oraz przeprowadzanie doraźnych kontroli sprawdzających stacje kontroli pojazdów) powinna objąć sprawdzeniem nie mniej niż 0,5 % liczby badań technicznych wykonanych w RP w roku poprzedzającym. Jednocześnie minister byłby zobowiązany do przeprowadzenia co najmniej raz w roku doraźnych kontroli sprawdzających stacje kontroli pojazdów. Mając na uwadze, iż obecnie komórka merytoryczna Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa (obecnie Minister Infrastruktury), Wydział Warunków Technicznych Pojazdów i Przewozów Specjalnych, zajmująca się problematyką badań technicznych liczy 9 osób, nie jest możliwe, by to właśnie minister właściwy do spraw transportu sprawował nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Dla wykonania samych „rekontroli”, których średnia miesięczna liczba wynosi 625, należałoby stworzyć odrębny wydział. Uwzględniając resztę zadań określonych przez dyrektywę liczba pracowników w nowopowstałym wydziale właściwym dla przedmiotowego nadzoru powinna wynosić co najmniej 350 osób. Generowałyby to ogromne koszty związane zarówno ze stworzeniem nowych miejsc pracy, jak i wyszkoleniem pracowników, zakupem sprzętu niezbędnego do przeprowadzania kontroli oraz zapewnienia środków transportu. Dużych nakładów pieniężnych i organizacyjnych wymagałoby również prowadzenie rejestru diagnostów oraz rejestru przedsiębiorców prowadzących działalność w formie SKP. Nadmienić należy, iż w zakresie właściwości resortu infrastruktury i budownictwa (obecnie infrastruktury) należy obecnie szereg innych zadań, np. prowadzenie procedur legislacyjnych, orzekanie jako organ II instancji w sprawach z zakresu swojej właściwości, scalanie krajowego systemu prawnego ze standardami obowiązującymi z UE oraz ONZ i rozwiązywanie bieżących problemów związanych z ADR, czy też homologacją. Powierzenie ministrowi nadzoru nad systemem badań technicznych stanowiłoby znaczne obciążenie, które wymagałoby restrukturyzacji urzędu obsługującego ministra na wielu płaszczyznach.

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

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

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

Wprowadzenie do ustawy Prawo o ruchu drogowym regulacji (art. 39a) stanowiącej implementację postanowień Dyrektywy 719/2015 w zakresie dopuszczenia stosowania urządzeń aerodynamicznych w pojazdach ciężarowych. Efektem tej regulacji będzie redukcja zużycia paliwa w pojazdach wyposażonych w tego typu urządzenia.

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

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

Przykładowo:

Królestwo Niderlandów: Władza Homologacyjna Królestwa Niderlandów (RDW) realizuje zadania wynikające z m.in. zakresu dopuszczenia do użytku pojazdów i ich części, wykonywania czynności nadzorczych i kontrolnych przez monitorowanie stanu technicznego pojazdów (w tym przez dokonywanie akredytacji dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów) lub wydawanie odpowiednich dokumentów dla pojazdu lub właścicieli. Jest również organem

właściwym do spraw wykonywania umowy *L' Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route* (ADR), tj. przewozu towarów niebezpiecznych, w ruchu drogowym. System RDW, będący urzeczynem istnieniem regulacji zawartych w dyrektywie 2014/45/UE, finansowany jest m.in. z opłat pobieranych od każdego badania technicznego pojazdu w wysokości 4 euro.

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

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

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

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

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

Resort nie posiada wiedzy na temat dopuszczenia stosowania urządzeń aerodynamicznych w pojazdach ciężarowych (na podstawie Dyrektywy 719/2015) w systemach prawnych innych państw UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Dane udostępnione przez TDT -- na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu właściwego w sprawach badań technicznych, zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, wykonywanie nadzoru przez wyodrębnioną komórkę TDT nad badaniami technicznymi i przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, możliwość przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów, możliwość rozliczania się bezgotówkowego za przeprowadzone badanie

			<p>techniczne, zakaz stosowania upustów cenowych za przeprowadzane badania techniczne oraz zakaz wręczania właścicielom oraz posiadaczom pojazdów „gadżetów”, wprowadzenie centralnego rejestru skp prowadzonego przez Dyrektora TDT</p>
Starostowie	380	Dane z Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) – stan na dzień 1 stycznia 2016 r.	<p>Przejęcie przez wyodrębnioną komórkę TDT nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów i przedsiębiorcami prowadzącymi skp, monitorowanie pracy skp oraz diagnostów (m.in. kontrole doraźne, ocena pracy stacji kontroli pojazdów).</p> <p>Nadzór realizowany jest w chwili obecnej przez każde starostwo oddzielnie, brak kosztów po stronie starostw w związku z porozumieniami podpisywanymi z TDT w ramach corocznych kontroli, wprowadzenie centralnego rejestru prowadzonego przez Dyrektora TDT</p>
Diagności	Ok. 10 000 (w latach 2004-2015- 30 października ok. 7400 osób uzyskało pozytywny wynik z egzaminu kwalifikacyjnego przeprowadzanego przez TDT)	Szacunkowe dane udostępnione przez TDT	<p>Uproszczenie procedury związanej z uzyskaniem świadectw kompetencji diagnosty do wykonywania badań technicznych pojazdów, obowiązek okresowych szkoleń dla diagnostów wykonujących badania techniczne pojazdów oraz poniesienie kosztów tych szkoleń.</p> <p>Przyjmuje się, że koszty związane z uzyskaniem uprawnienia do wykonywania zawodu nieznacznie wzrosną, mając na względzie realne koszty procedury z tym związanej, wprowadzenie centralnego rejestru diagnostów, wdrożenie nowej instytucji zawieszenia świadectwa kompetencji diagnosty, diagności posiadający uprawnienia w dniu wejścia w życie regulacji</p>

			zachowują je na zasadzie zachowania praw nabytych; obowiązek przejścia szkolenia uzupełniającego zgodnie z wymogami dyrektywy
Kandydaci na diagnostów	Wielkość populacji niemierzalna	-	Posiadanie wykształcenia i praktyki zgodnie z wymogami dyrektywy, uwzględnienie zmian w zakresie edukacji wynikających z modyfikacji wprowadzanych przez MEN i MNiSW, świadectwo kompetencji przyznawane będzie przez jeden podmiot Dyrektora TDT co zapewni jednolitość procedur na obszarze całego kraju, wprowadzenie obowiązku odbycia praktyki w stacji kontroli pojazdów, zróżnicowanie długości kresu wymaganej praktyki od wykształcenia (np. wyższe techniczne – 6mcy, a średnie branżowe 3 lata)
Właściciele pojazdów zarejestrowanych: pojazdów samochodowych, motorowerów, ciągników rolniczych	19 mln	Źródło danych – SAMAR	Wprowadzenie nowej opłaty – przypadku przedstawienia pojazdu do badania technicznego 30 dni po wyznaczony terminie opłata wynosić będzie 200% stawki. Wprowadzenie nowej instytucji, badania o charakterze reklamacji, kiedy powstaną uzasadnione wątpliwości, iż badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa. Wdrożenie rozwiązania, zgodnie z którym istnieje możliwość poddania pojazdu badaniu technicznemu nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczonym terminem z zachowaniem uprzednio wyznaczonego terminu. Możliwość badania ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze inna niż skp. Do dalszych wyliczeń przyjęto liczbę ponad 15 mln

			przeprowadzanych corocznie badań technicznych pojazdów, co jest związane z faktem, iż nie wszystkie pojazdy podlegają corocznym badaniom technicznym, np. samochody osobowe, pojazdy ciężarowe do 3,5 tony, ciągniki rolnicze, motocykle, motorowery.
Ośrodki Szkolenia Diagnostów w (OSD)	Brak danych	Brak danych	Wprowadzenie nadzoru Dyrektora TDT nad ośrodkami prowadzącymi szkolenia dla diagnostów, konieczność spełnienia warunków lokalowych, wyposażenia oraz kadry, jak również wpisu do rejestru prowadzonego dla tych ośrodków. Konieczność zatrudniania wykładowców spełniających określone przepisami prawa wymagania.
Wykładowcy szkolący diagnostów	Brak danych	Brak danych	Oddziaływanie związane z weryfikacją kompetencji osób szkolących diagnostów. Udział w obowiązkowych seminariach doszkalających co 2 lata (koszt pokrywają wykładowcy)
TDT	1	-	Przejęcie nowych obowiązków związanych z wyznaczeniem Dyrektora TDT jako organu właściwego w sprawach badań technicznych pojazdów, prowadzeniem m.in, centralnych rejestrów, wykonywanie zadań Krajowego Punktu Kontaktowego. Wykonywanie nowych zadań przez wyodrębnioną komórkę nadzoru TDT nad prawidłową jakością badań technicznych pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi skp, a także ośrodkami szkolenia diagnostów. Prowadzenie kampanii uświadamiających obywateli.

Przewoźnicy drogowi (firmy spedycyjne), Osoby kierujące samochodami ciężarowymi (kierowcy zawodowi)	ok. 100-200 tys.	Dane szacunkowe MI	Możliwość stosowania urządzeń aerodynamicznych w pojazdach
Kierowcy przewożący towary niebezpieczne	Szacunkowo, co roku do egzaminu przystępuje ok. 30000 kierowców	Dane gromadzone przez urzędy marszałkowskie, które powołują komisje egzaminacyjne	Wprowadzenie możliwości przesyłania zaświadczeń ADR na dowolny adres wskazany przez kierowcę. Określenie procedury wydawania nowych zaświadczeń ADR w przypadku ich zniszczenia, a także zmiany stanu faktycznego wymagającego zmiany danych w nich zawartych. Procedura ta nie była dotąd określona.
Urzędy marszałkowskie oraz podmioty prowadzące kursy z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych	16 urzędów marszałkowskich	-	Określenie (wydłużenie) terminu, umożliwiające należyte wykonywanie obowiązków związanych z wydawaniem zaświadczeń ADR.

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

Projektowana zmiana ustawy wdraża do krajowego porządku prawnego *dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE*. Ponadto, w związku z docierającymi do resortu infrastruktury i budownictwa (obecnie resort infrastruktury) sygnałami dotyczącymi potrzeby zmiany polskich przepisów prawnych w sprawie badań technicznych pojazdów, w celu wypracowania „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości”, powołana została grupa robocza, która skupiła w swoim zakresie przedstawicieli organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego. W dniu 17 grudnia 2012 r. w resorcie transportu zostało zorganizowane forum dyskusyjne, którego celem było omówienie kwestii związanych z badaniami technicznymi pojazdów, w szczególności dotyczących rzetelności i jakości wykonywanych badań technicznych, a także nadzoru nad badaniami technicznymi oraz jego efektywnością. Uczestniczyli w nim przedstawiciele środowiska bezpośrednio związanego ze stacjami kontroli pojazdów oraz badaniami technicznymi – w sumie 21 podmiotów. W trakcie niniejszego spotkania została wyłoniona grupa robocza, w której skład mieli wchodzić zainteresowani przedstawiciele obecnych na forum podmiotów. Natomiast w dniu 16 stycznia 2013 r. odbyło się pierwsze spotkanie grupy roboczej, której zadaniem było wypracowanie zasad sprawowania nadzoru nad jakością badań technicznych pojazdów, stanowiących podstawę do wprowadzenia stosownych zmian legislacyjnych. W jej skład weszli przedstawiciele:

1. Instytutu Transportu Samochodowego,
2. Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych,
3. Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów,
4. Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego,
5. POLGAS,
6. Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych,
7. Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej,
8. Transportowego Dozoru Technicznego,
9. Związku Dealerów Samochodów,
10. Związku Powiatów Polskich.

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

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

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

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

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

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

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

W przedmiotowej kwestii przedstawiciele organizacji zgodzili się, iż powinny zostać wprowadzone zmiany co do obecnie istniejącego systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, jednakże mając na uwadze prowadzone przez parlament europejski prace dotyczące dyrektywy nr 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu pojazdów silnikowych, propozycje zmian w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów powinny zostać odłożone w czasie.

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

Projekt ustawy podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,

budżet państwa ¹	69,13	93,63	92,62	92,27	92,45	92,14	92,14	92,14	92,14	92,14	92,14	992,94
JST ²	0,49	0,48	0,56	0,56	0,56	0,56	0,56	0,56	0,56	0,56	0,56	6,01
TDT	42,18	56,24	56,24	56,24	56,24	56,24	56,24	56,24	56,24	56,24	56,24	604,58
NFZ	1,56	2,01	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	21,17
FUS ³	6,24	8,00	8,77	8,77	8,77	8,77	8,77	8,77	8,77	8,77	8,77	93,17
FP	0,49	0,63	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69	6,64
Wydatki ogółem	46,51	48,68	52,41	53,56	52,95	63,77	60,19	60,30	68,43	64,21	72,05	643,06
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST ⁴	-1,67	-2,23	-2,23	-2,23	-2,23	-2,23	-2,23	-2,23	-2,23	-2,23	-2,23	-23,97
Wydatki TDT	48,18	50,91	54,64	55,79	55,18	66	62,42	62,53	70,66	66,44	74,28	667,03
Saldo ogółem	73,58	110,72	108,19	107,04	107,65	96,83	100,36	100,3	92,36	96,39	88,55	1081,97
budżet państwa	69,13	93,63	92,62	92,27	92,45	92,14	92,14	92,14	92,14	92,14	92,14	992,94
JST ⁵	2,16	2,71	2,79	2,79	2,79	2,79	2,79	2,79	2,79	2,79	2,79	29,98
TDT ⁶	-6	3,74	1,12	0,32	0,75	-9,76	-6,23	-6,29	-14,23	-10,2	-18,04	-64,82
NFZ	1,56	2,01	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	21,17
FUS	6,24	8,00	8,77	8,77	8,77	8,77	8,77	8,77	8,77	8,77	8,77	93,17
FP	0,49	0,63	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69	0,69	6,64

Źródła finansowania zadań TDT pozyskane z nowych/podwyższonych opłat w związku z wykonywaniem zadań organu właściwego w sprawach badań technicznych pojazdów oraz organu nadzoru:

- 1) opłata na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów – jest to nowa opłata w wysokości 3,50 zł,
- 2) opłata za wydanie decyzji o nadaniu cechy identyfikacyjnej – opłata wzrosła o 90 zł (obecnie większość starostw pobiera opłatę w wysokości 10 zł),
- 3) opłata za wydanie decyzji o wydaniu i umieszczeniu tabliczki znamionowej zastępczej – opłata wzrosła o 90 zł (obecnie większość starostw pobiera opłatę w wysokości 10 zł),
- 4) opłata za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty – jest to nowa opłata w wysokości 100 zł,
- 5) opłata za sprawdzenie warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno –

Źródła finansowania

¹ Dochody budżetu państwa obejmują wpływy z tytułu połowy opłaty za badanie techniczne przeprowadzone po terminie, podatek VAT od tej opłaty, wpływy z tytułu 51 % PIT w 2018 r. – 0,89 mln, w 2019 r. – 1,05 mln, w 2020 r. i nast. -1,15 mln oraz 30% zweryfikowanego zysku w TDT tj. 2019 r. – 1,59 mln, 2020 r. – 0,48 mln, 2021 r. – 0,13 mln, 2022 r. – 0,31 mln.

² Wskazane wartości w rubryce JST obejmują: brak wpływów do budżetów gmin z opłat skarbowych za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, za wydanie decyzji o nadaniu i umieszczeniu tabliczki znamionowej, za wydanie decyzji o nadaniu numeru rozpoznawczego (kwestie przepływów odzwierciedla załącznik nr 2 do OSR) oraz wpływ 49% PIT od wynagrodzenia nowozatrudnionych pracowników TDT – co dokładnie w poszczególnych latach daje w 2018 r. – 0,79 mln zł, 2019 r. – 0,87 mln zł a w 2020 r. oraz następnych – 0,95 mln zł z tytułu PIT.

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

⁴ Wskazane wartości obejmują oszczędność starostw z tytułu kosztów porozumień podpisywanych z TDT na sprawdzenia stacji kontroli pojazdów

⁵ Wartość saldo ogółem w przypadku JST obejmują wpływy z PIT pomniejszone o opłaty skarbowe (patrz odnośnik nr 2) oraz oszczędność wskazana w odnośniku 4 jako wartość dodatnia „+”

⁶ W latach, w których został zweryfikowany w TDT zysk, został on odpowiednio pomniejszony o 30%, która to kwota przekazywana jest do budżetu państwa, tak więc zysk w TDT w 2019 r. wyniesie 5,33 mln zł z czego 1,59 mln zł zostanie przekazane do budżetu państwa, w 2020 r. zysk wyniesie 1,6 mln zł z czego do budżetu zostanie przekazane 0,48 mln zł, w 2021 r. zysk wyniesie 0,45 mln zł z czego 0,13 mln zł do budżetu państwa, w 2022 r. zysk wyniesie 1,06 mln zł z czego 0,31 mln zł zostanie przekazane do budżetu państwa. Wskazane w tym wierszu wielkości są wielkościami po przekazaniu do budżetu państwa 30 % zweryfikowanego zysku.

- 6) pomiarowego – opłata wzrośnie o 700 zł,
6) opłata za sprawdzenie uzupełniające ww. wyposażenia – jest to nowa opłata w wysokości 300 zł,
7) opłata za egzamin dla diagnosty – opłata wzrośnie o 180 zł,
8) opłata za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów – jest to nowa opłata w wysokości 500 zł,
9) opłata dla wykładowców w OSD za seminaria co 2 lata – jest to nowa opłata w wysokości 250 zł

Wysokość tych opłat jest uzasadniona kosztami, jakie zostaną wygenerowane w związku z wykonywaniem określonych zadań. Określenie poziomu opłat ma charakter w pełni ekwiwalentny, co oznacza, iż określona wysokość opłaty pokrywa szacunkowe koszty związane z wykonaniem danego zadania. Dla przykładu w przypadku poniesienia opłaty za sprawdzenie warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego koszty wyliczone zostały w sposób następujący:

Czas trwania sprawdzenia wyposażenia kontrolno – pomiarowego oraz warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów kontrolni stacji kontroli pojazdów, średnio wynosi co najmniej 4,5 godziny, co jest uzasadnione koniecznością, aby sprawdzenie to zostało przeprowadzone i wykonane prawidłowo i rzetelnie. Godzina pracy inspektora TDT posiadającego wysokie kwalifikacje w danym zakresie (czynności te mogą przeprowadzać inspektorzy, którzy posiadają wyższe wykształcenie i uzyskali odpowiednie uprawnienia poprzedzone dodatkowym szkoleniem, a następnie zdali egzamin przed komisją powoływaną każdorazowo przez Dyrektora TDT) to kwota w wysokości – 105 zł. Powyższa stawka została określona w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 26 listopada 2010 roku w sprawie wysokości opłat za czynności jednostek dozoru technicznego (Dz. U. z 2010 r., nr 229, poz. 1502 z późn. zm.).

Ponadto w wyliczeniu kosztów związanych ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów wykonywanym przez TDT, należy uwzględnić koszty dojazdu z siedziby Oddziału Terenowego lub z siedziby Zespołu Inspektorów do stacji kontroli pojazdów. Do wyliczenia należy przyjąć średni dystans 70 km, co łącznie z drogą powrotną stanowi 140 km. Czas dojazdu średnio ok. 2 godzin na jednego inspektora.

Koszty związane z czynnościami wykonywanymi w ramach sprawdzenia stacji kontroli pojazdów jednej stacji kontroli pojazdów zostały przedstawione poniżej:

A) koszt dojazdu:

Z analizy zawartych w latach poprzednich porozumień ze Starostwami, można przyjąć, że średnia odległość z siedziby TDT do stacji kontroli pojazdów to 70 km. Transportowy Dozór Techniczny posiada siedem Oddziałów Terenowych zlokalizowanych w: Warszawie, Lublinie, Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu oraz Poznaniu, jak również Zespoły Inspektorów, które rozlokowane są w następujących miastach: Łódź, Białystok, Kielce, Olsztyn, Bydgoszcz, oraz w Szczecinie. Łącznie w 13 miastach w Polsce znajdują się jednostki TDT, co pozwala przyjąć, iż odległość pomiędzy siedzibą TDT a stacją kontroli pojazdów tj.: 70 km, jest jak najbardziej prawidłowa.

Natomiast zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy (Dz. U. z 2002, Nr 27, poz. 271 z późn. zm.), stawka za przejazd 1 km wynosi 0,8358 zł.

Iloczyn w/w wielkości daje nam średni koszt dojazdu, uwzględniający dojazd i powrót tj.: $(70 \times 0,8358) \times 2 = 117$ zł.

B) koszt czasu pracy Inspektorów TDT podczas dokonywania sprawdzenia stacji kontroli pojazdów: $(4,5h \times 105 \text{ zł}) \times 2 = 945$ zł;

C) czas przejazdu: $(2 \text{ h} \times 105 \text{ zł}) \times 2 = 420$ zł.

RAZEM: $A + B + C = 117 \text{ zł} + 945 \text{ zł} + 420 \text{ zł} = \underline{1482 \text{ zł}}$

W pełni zasadne jest zatem podniesienie ww. opłaty z poziomu 700 zł na 1400 zł.

Z kolei w przypadku opłaty za wydanie decyzji o nadaniu cechy identyfikacyjnej koszty zostały oszacowane również w sposób precyzyjny. Szacuje się, że w Polsce w ciągu roku wydawanych jest łącznie około 15 000 decyzji o nadaniu cech identyfikacyjnych pojazdu. Statystycznie przypada około 2140 decyzji na oddział terenowy TDT. Realizacja postępowania administracyjnego w sprawie wydawania decyzji potwierdzającej nadanie numeru rozpoznawczego pojazdu obejmuje: przyjmowanie i weryfikowanie wniosków o nadanie numeru rozpoznawczego, prowadzenie korespondencji z wnioskodawcami, wprowadzanie danych do systemu informatycznego, przygotowanie decyzji, opracowywanie materiałów dotyczących ewentualnych odwołań itp.. Ww. zadania wykonują cztery osoby. Koszt ich pracy jest następujący:

- 1) Roczny koszt zatrudnienia (wynagrodzenie, ZUS, PEFRON⁷, ZFSS) – 346 770 zł;
- 2) Koszt materiałów biurowych, 4 osoby x 400 PLN = 1600 zł;
- 3) Koszt korespondencji, przy założeniu, że średnio rocznie oddział terenowy TDT wyda 2140 decyzji: $2140 \times 6,5 \text{ zł} = 13 910 \text{ zł}$;

Łącznie koszty administracyjne 362 280 zł.

Koszty administracyjne w odniesieniu do wydania jednej decyzji:

$$362 280 \text{ zł} : 2140 = \underline{169,29 \text{ zł}}$$

Koszty na takim samym poziomie zostały oszacowane w przypadku decyzji o wydaniu i umieszczeniu tabliczki znamionowej.

Pozostałe opłaty podwyższone i nowe zostały oszacowane zgodnie z zastosowaniem tej samej metodologii i założeń. Co oznacza, iż przy określaniu wysokości opłat jako metodę przyjęto odniesienie się do aktualnie wykonywanych zadań przez TDT, ilości wykorzystywanych do tego pracowników, a także aktualnie ponoszonych wydatkach przy obecnym zakresie zadań. Przy dokonywanych obliczeniach przyjęto założenia bazujące na zwiększonej ilości zadań TDT, a w konsekwencji proporcjonalnie zwiększono ilość pracowników, co w konsekwencji powoduje konieczność wprowadzenia nowych opłat i podniesienia obecnych.

- a) opłata przeznaczona na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów – 3,50zł – w Polsce wykonuje się ok. 15 mln 680 tys. badań technicznych pojazdów rocznie. System zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych w znacznej mierze sfinansowany byłby przez ustalenie ww. opłaty na poziomie 3,50 zł za każde badanie techniczne. Łączne koszty ponoszone przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów ok 54,6 mln zł rocznie, przy czym w pierwszym roku funkcjonowania przepisów, tj. od 20 maja 2018 r. do 31 grudnia 2018 r. koszty wyniosą 20,2 mln zł za ten okres. Zgodnie z projektowanymi regulacjami przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów oraz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będą przeprowadzać przedmiotową opłatę za każde przeprowadzone badanie techniczne. Opłata ta stanowić będzie kategorię wydatków ponoszonych przez przedsiębiorców oraz przez podmiot publiczny.
- b) opłata za wydanie decyzji o nadaniu cechy identyfikacyjnej – opłata wzrośnie o 90 zł (obecnie większość starostw pobiera opłatę w wysokości 10 zł) – projektodawca zdecydował się na podniesienie przedmiotowej opłaty z uwagi na specyfikę

⁷ W planowaniu i wykonywaniu budżetu TDT jest obowiązany wykazywać PREFON. Wynika to z wytycznych wskazanych w Rozporządzeniu Ministra Finansów w sprawie szczegółowego sposobu, trybu i terminów opracowania materiałów do projektu ustawy budżetowej.

dokonywanych czynności poprzedzających wydanie ww. decyzji, częstokroć długotrwałe procedowanie skomplikowane pod względem prawnym, jak i wymagające specjalistycznej wiedzy technicznej. Opłatę tę uiszczać będą właściciele pojazdów mieszający się w kategorii przedsiębiorcy, rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe. Koszt z tego tytułu jaki poniosą ww. podmioty z tytułu podniesionej opłaty wynosił będzie w 2018 r. 0,83 mln zł przy przyjęciu, iż zostanie w tym przedmiocie wydanych 9213 decyzji, a w 2019 r. i nast. 1, 35 mln przy założeniu, że decyzji będzie wydanych 15 000.

- c) wydanie decyzji przyznającej diagnoście uprawnienia (świadectwo kompetencji diagnosty) – w roku 2015 zostało wydane 825 zaświadczenia o zdanych egzaminach przez kandydatów na diagnostów. Przyjąć można, iż wszyscy oni otrzymali uprawnienia diagnostów, w konsekwencji dla potrzeb sporządzenia OSR przyjęto liczbę 825 jako liczbę decyzji wydawanych przez Dyrektora TDT, co w konsekwencji w latach 2019 i nast. przyniesie dochód na poziomie 0,082 zł, a w roku 2018 r. z uwagi na mniejszą ilość ubiegających się o kompetencje – 0,05 zł. Koszt ten będzie ponoszony przez kandydatów na diagnostów.
- d) opłata za sprawdzenie warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego – opłata wzrośnie o 700 zł, bowiem z dokonanymi wyliczeniami uwzględniającymi dojazd do stacji kontroli pojazdów, zużycie paliwa, czas pracy personelu TDT koszt szacowany jest na poziomie 1400 zł. W tym przypadku dochód z podniesionej opłaty będzie wynosił w 2018 r. 0,094 mln (135 sprawdzeń), a w latach kolejnych 0,15 mln (po 220 sprawdzeń rocznie). Koszty te ponosić będą przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów.
- e) opłata za sprawdzenie uzupełniające – nowa opłata na poziomie 300 zł; wprowadzenie tej opłaty podyktowane zostało dotychczasową praktyką w tym obszarze, tj. Dyrektor TDT dokonywał takich sprawdzeń, częstokroć kilka razy w roku u jednego przedsiębiorcy, ale opłata nie była pobierana, co generowało koszty. W konsekwencji przyjęto rozwiązanie, iż opłata będzie ukształtowana w wysokości 300 zł za jeden element podlegający sprawdzeniu uzupełniającemu. Szacowany dochód z wprowadzenia tej opłaty to w 2018 r. – 0,1 mln zł (336 sprawdzeń uzupełniających) a w latach następnych po 0,17mln zł (570 sprawdzeń uzupełniających). Koszty te pokrywać będą przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów.
- f) egzaminowanie kandydatów na diagnostów – opłata wzrosła o 180 zł – szacunkowa liczba to 2150 osobo-egzaminów rocznie. Wyliczono, że aktualne opłaty ponoszone przez osoby ubiegające się o uprawnienia diagnosty (w myśl nowych przepisów - świadectwo kompetencji diagnosty) będą niewystarczające do pokrycia kosztów związanych z realizacją rozszerzonych zadań, proponuje się ustalenie opłaty egzaminacyjnej o 180 zł wyższej.
W 2018 r. dochody podniesienia wysokości tej opłaty wyniosłyby 0,22 mln zł, a w latach kolejnych 0,36 mln.
- g) opłata za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów – nowa opłata na poziomie 500zł – przyjmując, średnio po 3 ośrodki w każdym województwie co daje 48 ośrodków działających w całym kraju. Nadto, zakłada się, iż w każdym roku będzie kończyło działalność średnio 2 ośrodki szkolenia i będą powstawać w to miejsce nowe placówki, co skutkować będzie uzyskaniem wpisu do rejestru. Dochody z wprowadzenia tej opłaty w 2018 r. szacowane są na poziomie 0,024 mln zł (wpis do rejestru 48 ośrodków), a w latach kolejnych 0,001 mln zł (wpis do rejestru dwóch ośrodków rocznie). Koszty powyższe pokrywać będą przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia diagnostów.

h) opłata za seminaria dla wykładowców z OSD- nowa opłata w wysokości 250zł. Przyjmuje się, iż każdego roku szkolić będzie się 72 wykładowców, co w każdym roku przyniesie dochód w wysokości 0,018 mln zł. Koszty te będą pokrywane przez wykładowców.,

i) opłata za wydanie decyzji o nadaniu i umieszczeniu tabliczki znamionowej zastępczej - opłata analogicznie jak w przypadku opłaty za wydanie decyzji dot. cechy identyfikacyjnej wzrośnie o 90 zł (obecnie większość starostw pobiera opłatę w wysokości 10 zł) – projektodawca zdecydował się na podniesienie przedmiotowej opłaty z uwagi na specyfikę dokonywanych czynności poprzedzających wydanie ww. decyzji, częstokroć długotrwałe procedowanie skomplikowane pod względem prawnym, jak i wymagające specjalistycznej wiedzy technicznej. Opłatę tę uiszczać będą właściciele pojazdów mieszający się w kategorii przedsiębiorcy, rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe. Łączny koszt z tego tytułu jaki poniosą ww. podmioty z tytułu podniesionej opłaty wynosił będzie w 2018 r. 0,83 mln zł przy przyjęciu, iż zostanie w tym przedmiocie wydanych 9213 decyzji, a w 2019 r. i nast. 1,35 mln przy założeniu, że decyzji będzie wydanych 15 000.

Wskazane powyżej nowe oraz podniesione opłaty przeznaczone będą na:

- a) Utworzenie i prowadzenie rejestrów: nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz tabliczek znamionowych zastępczych, przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, diagnostów,
- b) Pokrycie kosztów związanych z ponownym badaniem technicznym pojazdu przeprowadzonym na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu bądź organu rejestrującego w przypadku uzasadnionego podejrzenia przeprowadzenia badania sprzecznie z przepisami prawa,
- c) Pokrycie kosztów związanych z umieszczeniem numeru nadwozia, podwozia lub ramy, oraz wykonaniem i umieszczeniem tabliczki zastępczej,
- d) Przeprowadzenie sprawdzenia weryfikującego, czy przedsiębiorca chcący prowadzić stację kontroli pojazdów dysponuje wyposażeniem kontrolno-pomiarowym oraz warunkami lokalowymi oraz sprawdzeń uzupełniających w tym zakresie,
- e) Wykonywanie zadań w ramach nadzoru nad badaniami technicznymi i przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów,
- f) Kontrole okresowe ośrodkowa. szkolenia diagnostów,
- g) Przeprowadzanie egzaminów na kandydatów na diagnostów i diagnostów,
- h) Wydawanie świadectw kompetencji diagnostów,
- i) Prowadzenie seminariów dla wykładowców w ośrodkach szkolenia diagnostów,
- j) Prowadzenie Punktu Kontaktowego,
- k) Zatrudnienie i szkolenie pracowników potrzebnych do wykonywania zadań w ramach wykonywania przez Dyrektora TDT zadań organu właściwego oraz zatrudnienie pracowników komórki nadzoru TDT,
- l) Prowadzenie kampanii uświadamiających dla obywateli,
- ł) Wyposażenie pracowników TDT w przenośne wyposażenie niezbędne do wykonywania nadzoru przez Dyrektora TDT,
- m) pokrycie kosztów związanych z wynajęciem przez Dyrektora TDT stacji kontroli pojazdów, na których będzie wykonywał swoje zadania oraz pokrycie kosztów eksploatacji ww. stacji.

Jak zostało wskazane powyżej, dla wykonywania zadań nałożonych dyrektywą 2014/45/UE konieczne będzie zatrudnienie w TDT 323 pracowników. Obecnie w TDT jest 85 pracowników

posiadających uprawnienia skp (tj. przeprowadzają sprawdzenia SKP, przeprowadzają sprawdzenia uzupełniające, przeprowadzają kontrole SKP na podstawie podpisanego porozumienia ze starostami, są powoływani przez Dyrektora TDT jako członkowie komisji egzaminacyjnej dla kandydatów na diagnostów oraz diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia. Zgodnie z założeniami będą oni przesunięci do zadań związanych wyłącznie z skp, a w konsekwencji TDT będzie musiał zatrudnić 85 pracowników do pionu wykonującego czynności dozoru (tj. (323-85)+85). Określając ilość nowych pracowników w TDT oparto się na dotychczasowej ilości pracowników TDT oraz ilości wykonywanych przez nich zadań, a także przyjęto założenie, iż ilość zadań związanych z realizacją dyrektywy 2014/45/UE wzrośnie około trzy razy. Przy ustalaniu kosztów wynagrodzeń nowo zatrudnianych pracowników związanych z nadzorem nad prawidłową jakością badań technicznych pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów MI brał pod uwagę średnie wynagrodzenie w TDT, a także wzrost wynagrodzeń w Polsce. Ponadto, w chwili obecnej rynek pracy jest rynkiem pracownika. Już od dłuższego czasu TDT obserwuje pojawiające się na rynku pracy trudności z zatrudnieniem za niższe stawki pracowników – specjalistów posiadających kwalifikacje analogiczne jak wymagane na stanowiskach inspektorów dozoru technicznego. Biorąc pod uwagę krótki czas na dostosowanie się do realizacji nowych zadań TDT musi zatrudnić pracowników - odpowiednio wykwalifikowanych specjalistów, których oczekiwania finansowe są wyższe niż obecna średnia płaca w TDT.

Odrębnego komentarza wymagają koszty TDT związane z nadzorem nad badaniami technicznym pojazdami, przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz ośrodkami szkolenia diagnostów, a także wykonywanie przez Dyrektora TDT uprawnień jako organu właściwego w sprawach badań technicznych pojazdów. Na owe koszty składa się zatrudnienie i wyszkolenie pracowników, ich miesięczne wynagrodzenie, wszelkie czynności nadzorcze (np. przeprowadzanie kontroli i zatwierdzanie wyników wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę, przeprowadzanie co najmniej raz w roku kalendarzowym kontroli sprawdzających przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, przeprowadzanie analiz skarg, wniosków, przeprowadzanie badania technicznego na wniosek posiadacza pojazdu o charakterze „arbitrażowym”, przeprowadzane badania technicznego pojazdu na wniosek organu rejestrującego bądź organu kontroli ruchu drogowego, przeprowadzanie statystyk i wydanych zaleceń pokontrolnych, na podstawie których mogą być również wszczynane doraźne kontrole przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, wydawanie zaleceń pokontrolnych i wyznaczanie terminu usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów i wykonywania badań technicznych, zakazywanie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów) zużycie materiałów i energii, usługi pocztowe, koszt eksploatacji samochodów, konserwacja sprzętu i oprogramowania podróże służbowe, koszty szkoleń, eksploatacja pomieszczeń, usługi pocztowe oraz teleinformatyczne, prowadzenie kilku centralnych rejestrów (stacji kontroli pojazdów, diagnostów, ośrodków szkolenia diagnostów oraz nadanych i umieszczonych tabliczek znamionowych czy też numerów rozpoznawczych), czynność umieszczania numeru rozpoznawczego oraz tabliczki znamionowej zastępczej, a także koszty związane z najmem i eksploatacją lokali stacji kontroli pojazdów. odnośnie założeń przyjętych do oszacowania kosztów za wynajmem i eksploatacją stacji wynajmowanych przez Dyrektora TDT zostaną podane dodatkowe informacje. Wskazane zostanie, iż koszty wynajmu zostały oszacowane na podstawie obecnie ponoszonych przez Dyrektora TDT kosztów z tytułu wynajmu stacji kontroli pojazdów do przeprowadzenia części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego dla kandydatów na diagnostów (cena najmu waha się od 2350 zł do 2700 zł za dzień). W szacunkach uwzględnione zostały także koszty eksploatacyjne takie jak np. gaz woda, sprzątanie zgodnie z obowiązującymi cenami rynkowymi. Do ogólnych nowych kosztów wliczono również koszty związane z wynajmem pomieszczeń biurowych w oparciu o obecne

ceny najmu pomieszczeń biurowych TDT we wszystkich jego lokalizacjach.

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

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

Przede wszystkim wskazać należy, iż ujemne saldo w TDT w poszczególnych latach pokrywane będzie ze zweryfikowanego zysku z lat poprzednich. Natomiast w 2018 r. oprócz pozyskanych środków z nowych/podwyższonych opłat będzie pokrywał koszty ze środków własnych.

Dochód budżetu państwa składał się będzie z 51% podatku PIT naliczonego od wynagrodzeń nowo zatrudnionych pracowników TDT. Na dochód budżetu państwa również składa się z 30% zweryfikowanego zwiększonego zysku przekazanego przez TDT w każdym roku, kiedy to saldo TDT będzie dodatnie. Ponadto, dochód budżetu państwa zasili połowa kwoty za badanie techniczne pojazdu po terminie (40 zł) oraz Vat z tytułu tej opłaty(18,33zł).

Co ważne, nastąpi oszczędność środków w jednostkach samorządu terytorialnego wynikająca z braku wykonywania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów przez starostów (jako JST). Starostwa bowiem celem wykonywania ww. nadzoru zawierają umowy z Dyrektorem TDT dla wykonania kontroli stacji kontroli pojazdów w imieniu starosty w ramach przedmiotowego nadzoru. Mając na względzie, iż w I kwartale 2016 r. zawarto 95 takich umów ze starostwami, w ramach których wykonano 1114 kontroli (koszt jednej kontroli 500 zł), koszt jaki poniosły starostwa w tym kwartale to 0,58 mln zł. Tendencja ta utrzymała się do końca roku łączny koszt starostw w tym zakresie za 2016 r. wyniósł 2,23 mln. Wskazać należy, iż w ogólności oszczędność wyniesie znacznie więcej, ponieważ wdrażana dyrektywa przewiduje w ramach nadzoru sprawowanego nad stacjami kontroli pojazdów więcej niż jedną kontrolę, tj.: kontrole związane z zatwierdzeniem wyników badań, kontrolę doraźną, kontrole w oparciu o statystyki, wnioski i skargi. W konsekwencji powyższego, stosując schemat jakim starostwie posługiwali się w latach poprzednich, musieliby oni zawierać więcej niż jedną odpłatną umowę z Dyrektorem TDT (co najmniej dwie). Do tej pory w kraju funkcjonowało około 380 wykazów (rejestrów) diagnostów – po każdym w jednym starostwie. Projekt zakłada stworzenie jednego (centralnego) rejestru diagnostów prowadzonego przez Dyrektora TDT, co również wpłynie na zwiększenie poziomu oszczędności. Co ważne, jednostki samorządu terytorialnego odnotują przychód z tytułu wpływów z podatku PIT naliczanego od wynagrodzeń nowo zatrudnionych pracowników (49% z należności PIT), co w latach 2018-2028 zasili jednostki samorządu terytorialnego o 10,21 mln zł. Na podstawie przeprowadzonej ankiety (załącznik nr 1) można by przypuszczać, że w jednostkach samorządu terytorialnego odnotowane zostaną negatywne skutki w zakresie zatrudnienia, ale starostwa w żaden sposób nie zasygnalizowały takiego problemu.

Podkreślić należy, iż projektowane oszczędności w jednostkach samorządu terytorialnego nie będą przesunięte jako źródło finansowania zadań Dyrektora TDT w związku z wykonywaniem zadań nałożonych przedmiotową ustawą. W konsekwencji powyższego, TDT nie odnotuje ww. wpływów ze starostw, które w latach ubiegłych zasilały budżet TDT. Zatem zniesienie nadzoru

sprawowanego przez jednostki samorządu terytorialnego zostało ujęte w pkt 6 OSR ujęte jako zmniejszenie wydatków jednostek samorządu terytorialnego przy jednoczesnym zmniejszeniu dochodów oraz kosztów dla Dyrektora TDT z tytułu wykonywania nadzoru na podstawie porozumień ze starostwami.

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

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

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

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

Przy dokonywaniu kalkulacji projektodawca uwzględnił art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1870 z późn. zm.) oraz wytyczne Ministra Rozwoju i Finansów dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Założenia i wskaźniki makroekonomiczne zostały przyjęte zgodnie z wytycznymi określonymi przez ww. Ministra. W szczególności kierowano się prognozami dot. PKB (dynamika realna), CPI (dynamika średnioroczna), przeciętnego wynagrodzeniem w gospodarce narodowej (dynamika realna) oraz kursu walutowego PLN/EURO (kurs średnioroczny).

Metodologia jaką posługiwał się projektodawca obejmuje wyliczenie na podstawie obecnie wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT i kosztów z tym związanych (np. liczba pracowników, wyposażenie w urządzenia specjalistyczne), w oparciu o wieloletnie doświadczenie w dziedzinie zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, a następnie uwzględnienie tego przy szacowaniu wysokości nowych/podniesionych opłat na pokrycie nowych zadań.

	nowych stanowisk pracy ⁸							
	właściciele OSD – opłata za wpis do rejestru – nowa opłata	- 0,024	- 0,001	- 0,001	- 0,001	- 0,001	- 0,001	- 0,034
	Wykładowcy w OSD – seminaria co 2 lata	- 0,018	- 0,018	- 0,018	- 0,018	- 0,018	- 0,018	- 0,198
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedmiotowy projekt wprowadza możliwość rozliczania się bezgotówkowego za przeprowadzone badania techniczne.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wprowadzenie jednolitych procedur, prowadzonych przez podmioty o zasięgu ogólnopolskim – Dyrektor TDT– co zapewni obywatelom jasność co do ich praw i obowiązków oraz działań, jakie mają podjąć celem wykonywania np. zawodu diagnosty bądź też wykonywania działalności w formie prowadzenia SKP. Ponadto, przedmiotowa regulacja wpłynie na wzrost zatrudnienia z uwagi na planowane zwiększenie zasobów kadrowych w TDT.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Dla określenia ciężarów finansowych obywateli i przedsiębiorców zastosowane zostały założenia oraz metodologia analogiczne jak w pkt. 6, bowiem wysokość ciężarów ponoszonych przez ww. podmioty jest w pełni koherentna z wyliczeniami określonymi w ramach wpływów na sektor finansów publicznych. Czyli dokonywaniu kalkulacji w zakresie wpływu na gospodarkę i przedsiębiorczość przedmiotowej regulacji projektodawca uwzględnił art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1870, z późn. zm.) oraz wytyczne Ministra Rozwoju i Finansów dotyczące stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw. Założenia i wskaźniki makroekonomiczne zostały przyjęte zgodnie z wytycznymi określonymi przez ww. Ministra. W szczególności kierowano się prognozami dot. PKB (dynamika realna), CPI (dynamika średnioroczna), przeciętnego wynagrodzeniem w gospodarce narodowej (dynamika realna) oraz kursu walutowego PLN/EURO (kurs średnioroczny).</p> <p>Metodologia jaką posługiwał się projektodawca obejmuje wyliczenie na podstawie obecnie wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT i kosztów z tym związanych (np. ilość pracowników, wyposażenie w urządzenia specjalistyczne), w oparciu o wieloletnie doświadczenie w dziedzinie zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, a następnie uwzględnienie tego przy szacowaniu wysokości nowych/podniesionych opłat na pokrycie nowych zadań.</p> <p>Jeśli chodzi natomiast o koszty dostosowawcze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów – pewnym kosztem jest koszt wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów - 500 zł. Mając na względzie, iż prowadzenie takich ośrodków szkolenia jest działalnością nieregulowaną w żaden sposób, a także pozbawioną jakiegokolwiek nadzoru, trudno ustalić jakiegokolwiek mierniki dla bardziej precyzyjnego określenia ewentualnych kosztów dostosowawczych. Niektórzy bowiem przedsiębiorcy prowadzący szkolenia, a być może i wszyscy, spełniają na dzień dzisiejszy wszystkie wymagania wprowadzane przedmiotową zmianą, więc nie poniosą innych kosztów dostosowawczych niż koszty wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Wprowadzenie powszechnie obowiązujących przepisów dotyczących ośrodków szkolenia diagnostów zagwarantuje jednolitość postępowania w tym zakresie, a przede wszystkim wpłynie na wyrównany poziom szkolenia kandydatów na diagnostów, co z</p>							

⁸ Zgodnie z kalkulatorem wynagrodzeń na rok 2018 w 2018r. zostanie zatrudnionych 230 pracowników w TDT związanych z nadzorem co da im dochód netto w wysokości 14,26 mln zł, w 2019 r. będzie już 295 pracowników i odnotują oni dochód netto w wysokości 18,3 mln zł, a w latach następnych w ramach nadzoru będzie pracowało 323 pracowników a ich dochód netto będzie wyniósł 20,03 mln zł.

kolei wpłynie na poziom zdawalności kandydatów na diagnostów, a w efekcie końcowym podniesie poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W przypadku przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów brak będzie mierzalnych kosztów dostosowawczych o charakterze pieniężnym, bowiem przedsiębiorcy prowadzący działalność tego typu obecnie już spełniają wymogi w zakresie wyposażenia kontrolno – pomiarowego oraz warunków lokalowych stawiane przez dyrektywę 2014/45/UE.

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

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

nie dotyczy

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

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne: nie ma wpływu

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne: bez znaczenia

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

Wprowadzenie rejestru SKP, rejestru diagnostów oraz rejestru ośrodków szkolenia diagnostów, nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy oraz wykonanych i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych.

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

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

9. Wpływ na rynek pracy

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

związane z wykonywaniem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów nie będzie skutkowało likwidacją etatów w żadnym ze starostw.

Dodatkowo, do 2028 r. Dyrektor TDT w ramach sprawowanego nadzoru nad jakością przewiduje wzrost zatrudnienia w obszarach TDT o ok. 323 pracowników.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Wprowadzenie systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów wpłynie na zmniejszenie negatywnego oddziaływania pojazdów samochodowych na środowisko naturalne. Dla przykładu, wpływać będzie na to okoliczność uniemożliwienia poruszania się pojazdów z wyciekami olejów bądź niewłaściwą emisją spalin.

Jakkolwiek, najważniejszym celem przedmiotowej zmiany, jaki jest postawiony również przez implementowaną dyrektywę, jest podniesienie jakości badań technicznych, co wpłynie na zmniejszenie liczby wypadków, co ma nierozzerwalny wpływ na ochronę zdrowia i życia ludzkiego.

Istotną kwestią jest konieczność umożliwienia dostępu Dyrektorowi TDT do CEPiK, bowiem tylko możliwość zamieszczania określonych danych w ewidencji umożliwi właściwą realizację zadań przez Dyrektora TDT w związku z implementacją Dyrektywy 2014/45/UE. Kwestia danych zamieszczanych w ewidencji oraz pobierania ich nabierze ostateczną formę w momencie wejścia w życie zmian do ustawy – Prawo o ruchu drogowym procedowanych przez Ministra Cyfryzacji.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE, stosowne przepisy powinny być opublikowane do dnia 20 maja 2017 r. i wejść w życie dnia 20 maja 2018 r.

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

W zakresie prowadzenia przez Dyrektora TDT rejestru SKP oraz rejestru diagnostów – prowadzenie tych rejestrów będzie ściśle powiązane z uzyskaniem przez Dyrektora TDT od poszczególnych starostów informacji w powyższym zakresie. Starostowie zostaną zobowiązani do przekazania Dyrektorowi TDT stosownych informacji (danych z rejestrów przedsiębiorców prowadzących SKP oraz danych dotyczących diagnostów) w terminach określonych w przepisach przejściowych, gwarantujących przekazanie niezbędnych danych jeszcze przed dniem wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy. Jakkolwiek, wskazać należy, iż Dyrektor TDT będzie prowadził wszystkie rejestry od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, tj. ww. rejestrów diagnostów oraz przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, a także rejestru nadanych i umieszczonych nr nadwozia podwozia lub ramy oraz wykonanych i umieszczonych tabliczek znamionowych zastępczych. Dodatkowo, planowane jest by Dyrektor TDT od 20 maja 2018 r., w związku z wykonywanymi zadaniami, posiadał uprawnienie do zamieszczania danych w centralnej ewidencji pojazdów oraz pobierania potrzebnych informacji z tej ewidencji.

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

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

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

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

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

W związku z faktem, że zasadniczym celem nowych przepisów będzie zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako miernik efektów projektu należy przyjąć spadek liczby wypadków drogowych, jak również liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wyniku wypadków.

Należy przy tym mieć na uwadze, że w 2016 r. w Polsce odnotowano 33 664 wypadki drogowe, tj. o 697 (+2,1%) więcej niż w roku 2015. W wypadkach tych zginęło 3 026 osób, tj. o 88 (+3,0%) więcej niż w roku 2015. Liczba rannych (w tym ciężko rannych) również uległa zwiększeniu i wyniosła 40 766, tj. o 988 (+2,5%) więcej niż rok wcześniej, a ciężko rannych o 909 (+8,1%) więcej (Dane Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). W 2016 roku odnotowano 64 wypadki drogowe, w których bezpośrednią przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu. Zginęło w nich 8 osób, a rany odniosło 81 osób. Należy podkreślić, że usterki techniczne są również ujawniane podczas oględzin pojazdów na miejscu zdarzenia, mimo tego, że nie miały bezpośredniego wpływu na jego zaistnienie. Ogółem stwierdzono 160 tego rodzaju usterek, najczęściej odnotowano: w oświetleniu (39,9% ogółu) oraz niewłaściwy stan ogumienia (25,2%). Jednocześnie wskazać należy, że w jednym wypadku mogło wystąpić kilka usterek (Dane Policji).

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

1) załącznik nr 1 – synteza ankiety skierowanej do starostw

2) załącznik nr 2 - tabela wpływów z nowych i podwyższonych opłat oraz przesunięć kompetencyjnych

Załącznik nr 1 do OSR

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

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

Pytania dotyczące nadzoru nad SKP:

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

Udział powiatów w przeprowadzonej ankiecie

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

Odp. pyt. 1.

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

Odp. pyt. 2.

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

Odp. pyt. 3

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

Odp. pyt. 4

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

Odp. pyt. 5

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

Odp. pyt. 6

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

Odp. pyt. 7

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

Odp. pyt. 8

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

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



Warszawa, 2 lutego 2018 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

Do wiadomości

M. Hirszel
Hirszel - Sekretarz, K.R.

DPUE.920.1689.2016 / 25/J5

dot.: KRM-10-2-18 nowy tekst II z 15.02.2018 r.

Pani
Małgorzata Hirszel
Sekretarz Komitetu Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowna Pani Sekretarz,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

P. Wawrzyk
z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Piotr Wawrzyk
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:
Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Dokumentacja

20.02.2018

Warszawa, 13.02.2018 r.

RAPORT Z KONSULTACJI

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

I. Informacje ogólne.

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

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

W celu wdrożenia ww. dyrektywy oraz realizacji wniosków wynikających z kontroli NIK, proponowane rozwiązania przewidują stworzenie spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów, mającego zapewnić wysoki poziom badań technicznych i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również umożliwić sprawne reagowanie, eliminowanie i zapobieganie nieprawidłowościom związanym z prowadzeniem działalności w zakresie badań technicznych.

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

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

II. Przebieg konsultacji i opiniowania.

Projekt ustawy podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze w Kłudzienku,
10. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
11. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
14. Pracodawcy Transportu Publicznego,
15. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
16. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
17. Związek Pracodawców Motoryzacji,
18. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
19. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
20. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
21. Związek Dilerów Samochodów,
22. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
23. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
24. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
25. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
26. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR,
27. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
28. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa,

29. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal,
30. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
31. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
32. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
33. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),
34. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
35. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu,
36. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie,
37. TÜV Rheinland Polska,
38. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska,
39. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie,
40. Wydział Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach,
41. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
42. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu),
43. Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie,
44. Rada Dialogu Społecznego,
45. Polska Unia Transportu,
46. Stowarzyszenie Rzecznawców Samochodowych EKSPERTMOT.

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

Uwagi zgłoszone w konsultacjach publicznych dotyczyły przede wszystkim zasadniczych założeń projektowanych przepisów, tj. wyznaczenia Dyrektora TDT jako organu właściwego do badań technicznych pojazdów oraz jako organu właściwego w sprawach nadzoru nad badaniami. Ponadto podmioty społeczne krytycznie oceniały rozwiązanie polegające na utworzeniu nowych stacji TDT, jako konkurencyjnych wobec skp prowadzonych przez przedsiębiorców. W wyniku konsultacji część uwag została uwzględniona w projekcie ustawy, w szczególności odnośnie wprowadzenia regulacji zapewniającej, iż przedsiębiorcy nie będą mogli wręczać właścicielom i posiadaczom pojazdów przedstawiającym pojazdy do badania technicznego żadnych upominków bądź gadżetów. Część uwag nie została uwzględniona, np. prowadzenie stacji kontroli pojazdów jako działalności na zlecenie, czy też posiadanie przez diagnostę wykonującego badanie techniczne statusu funkcjonariusza publicznego.

Szczegółowe omówienie wyników konsultacji publicznych zawierające wskazanie podmiotów, które przedstawiły stanowisko lub opinię, oraz omówienie tych stanowisk lub opinii i odniesienie się do nich przez organ wnioskujący zostanie przedstawione w raporcie z konsultacji zamieszczonym na RPL.

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

Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej stosownie do § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979, z późn. zm.).

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

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie ww. ustawy.

Szczegółowy przebieg konsultacji publicznych i zestawienie zgłoszonych uwag zawiera załącznik nr 1 do raportu – tabela uwag zgłoszonych w konsultacjach publicznych.