**UZASADNIENIE**

Aktualnie obowiązujący w Polsce system przeprowadzania badań technicznych pojazdów określony w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U.   
z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, jest oparty na regulacjach Unii Europejskiej (UE), tj. *dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia   
6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych   
i ich przyczep*, zwanej dalej „dyrektywą 2009/40/WE”.

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

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

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

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

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

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

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

* wyznaczenie organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczenia cechy identyfikacyjnej oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu mającego wpływ na poprawę jakości badań technicznych, tj. organu zarządzającego systemem prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów – Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego,
* wprowadzenie instrumentów oddziaływania przez organ nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i organ sprawujący nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów np. kontrole doraźne przedsiębiorców i innych podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, wprowadzenie instytucji ponownego badania technicznego w przypadku nieprawidłowości lub wątpliwości,
* stworzenie centralnego rejestru diagnostów zapewniającego prawidłowy nadzór   
  i możliwość szybkiego reagowania na ujawnione nieprawidłowości,
* stworzenie nowego systemu szkolenia kandydatów na diagnostów, a także warsztatów doskonalenia zawodowego,
* wyznaczenie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako organu prowadzącego krajowy punkt kontaktowy do spraw badań technicznych odpowiedzialnego za wymianę informacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich UE oraz z Komisją Europejską,
* wyznaczenie starosty jako organu sprawującego nadzór nad przedsiębiorcami   
  i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia i prowadzenie rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

**Warunki techniczne pojazdów**

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

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

**System badań technicznych pojazdów**

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

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

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

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

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

Zadania nałożone na Dyrektora TDT projektowaną ustawą spowodowały konieczność zmian w **art. 80b i art. 80ba.** Zmiana brzmienia art. 80b ust. 1 pkt 10 ma na celu zapewnienie kompletności danych gromadzonych w ewidencji a także niezbędnych dla realizacji ustawowych zadań poszczególnym podmiotom, w tym wskazywanemu jako organ nadzorujący prawidłowość przeprowadzanych badań Dyrektorowi TDT. Uzupełnienie ewidencji o dane dotyczące innych czynności diagnosty pozwoli również odnotować fakt wykonania przez diagnostę badania pojazdu przystosowanego do ciągnięcia przyczepy (wyposażonego w hak) lub też odnotować czynność nabicia cechy identyfikacyjnej.

Projektowany **art. 80b ust. 1 pkt 24** dotyczy gromadzenia w centralnej ewidencji pojazdów informacji o diagnostach. Katalog tych danych osobowych, jak podobnie katalog danych wymienionych w art. 83k ust. 2 pkt 1 stanowi minimum danych niezbędnych do celów,   
w których są przetwarzane, czyli niezbędnych do wykonywania przepisów. Wynika to również z obecnego stanu prawnego i wypracowanej, sprawdzonej praktyki w tym zakresie jaka obowiązuje w centralnej ewidencji pojazdów. Imię i nazwisko, numer PESEL, miejsce urodzenia oraz adres zamieszkania jest niezbędny do wydania przez Dyrektora TDT zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów oraz świadectwa kompetencji diagnosty. W wyniku wpisu do rejestru diagnosty, diagnosta otrzymuje numer ewidencyjny. Numer dokumentu uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych jest niezbędny do wydania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Natomiast informacje o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych oraz kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony pozwala na weryfikację, czy badanie techniczne pojazdu zostało przeprowadzone przez uprawnioną osobę.

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

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

W związku z tym, że dane dotyczące przedsiębiorców i innych podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, o których mowa w **art.** **80b ust. 1 pkt 25** będą gromadzone   
w centralnej ewidencji pojazdów, wymagane było uchylenie **art. 80be**. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A., niezwłocznie po otrzymaniu od administratora centralnej ewidencji pojazdów dokumentacji projektowej wraz z XSD, opracuje harmonogram   
i przystąpi do prac nad integracją Portalu Starosty w zakresie przekazywania danych   
i informacji o podmiotach prowadzących stacje kontroli pojazdów z rejestrów starosty.

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

Z dokumentacji takiej można zidentyfikować osobę (właściciela pojazdu), poprzez wykonane zdjęcia np. tablic rejestracyjnych dlatego stosownie do **ust. 12c** po upływie okresu przechowywania, dokumentacja fotograficzna jest niszczona przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów w sposób uniemożliwiający identyfikację pojazdu, którego dotyczyła.

W świetle przestrzegania terminów badań technicznych określonych w art. 81, należy zauważyć wprowadzenie w **art. 81 ust. 14a** istotnego z punktu widzenia użytkowników pojazdów. Przepis wprowadza możliwość dokonania okresowego badania technicznego   
w terminie nie wcześniejszym niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego. Wówczas termin następnego okresowego badania technicznego zostanie uznany za badanie techniczne wykonane w wyznaczonej dacie. W takim przypadku właściciel lub posiadacz pojazdu przedstawiający pojazd z przyczyn niezależnych (np. wyjazd) do 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego, nie traci dotychczasowego wyznaczonego terminu badania technicznego. Powyższy przepis jest zrealizowaniem reguły elastyczności, o której mowa w preambule dyrektywy 2014/45/UE wobec podmiotów, które będą przestrzegały wyznaczonych terminów badań. Zgodnie z akapitem dwudziestym preambuły dyrektywy „aby zapewnić posiadaczom dowodu rejestracyjnego i użytkownikom pojazdów określony margines elastyczności, państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia kilkutygodniowego terminu, w ramach którego przeprowadzane mają być badania zdatności do ruchu drogowego”. Jednocześnie wykonanie okresowego badania technicznego wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego oraz nie później niż 30 dni po upływie wyznaczonej daty tego badania technicznego powoduje, że termin następnego badania technicznego liczy się od wyznaczonej daty tego badania. Ustalenie terminu następnego badania technicznego od wyznaczonej daty badania w przypadku wykonania badania technicznego nie później niż 30 dni po upływie wyznaczonej daty tego badania przyczyni się do zdyscyplinowania właścicieli i posiadaczy pojazdów do przedstawiania pojazdów do badania technicznego w wyznaczonym terminie.

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

Projekt zakłada, że właściciel lub posiadacz pojazdu może wystąpić do Dyrektora TDT   
z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania. W takim przypadku właściciel lub posiadacz pojazdu powinien zgłosić diagnoście zastrzeżenia do przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu. Diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym i wpisuje zgłoszone zastrzeżenia w jego treści. Takie rozwiązanie umożliwiające zgłoszenie zastrzeżeń do badania technicznego wyłącznie po jego wykonaniu pozwoli na możliwość weryfikacji w momencie powstania rozbieżności w ocenie stanu technicznego pojazdu i jednocześnie nie pozwoli właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu na ewentualne wykonanie w międzyczasie naprawy dzięki czemu możliwe będzie dokonanie rzetelnej oceny przeprowadzonego przez diagnostę badania technicznego. Następnie Dyrektor TDT uzgadnia z właścicielem lub posiadaczem pojazdu termin przeprowadzenia ponownego badania technicznego za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej. Takie rozwiązanie wychodzi zarówno naprzeciw właścicielom lub posiadaczom pojazdu, jak również pozwala zaplanować działania pracowników TDT z pionu nadzoru. Jeżeli zostaną stwierdzone naruszenia prawa, diagnosta wydaje nowe zaświadczenie   
o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Zaproponowane rozwiązanie wychodzi naprzeciw realizacji art. 13 ust. 6 dyrektywy 2014/45 zgodnie z którym „Wyniki badania zdatności ruchu drogowego mogą być zmienione w stosownych przypadkach przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy ustalenia z badania zdatności do ruchu drogowego zawierają oczywisty błąd”. Jednakże, zgodnie z obecnie obowiązującą procedurą przeprowadzania badania technicznego po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego pojazdu to diagnosta niezwłocznie dokonuje wpisu o wyniku tego badania do rejestru badań technicznych pojazdów, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów, a także dokonuje wpisu terminu następnego badania technicznego do dowodu rejestracyjnego pojazdu, o ile jest dostępny, oraz wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Dlatego w tym przypadku nie było możliwe powierzenie ostatniej czynności pracownikowi TDT posiadającego uprawnienia diagnosty. Projektodawca dla zabezpieczenia interesu osób przeprowadzających ponowne badanie techniczne przewidział także możliwość przeprowadzenia ponownego badania technicznego przez innego zatrudnionego na stacji kontroli pojazdów diagnostę w przypadku nieobecności diagnosty, który wykonał pierwotne badanie techniczne.

Należy zwrócić szczególną uwagę, że właściciel lub posiadacz pojazdu nie ponosi kosztów ponownego badania technicznego jeżeli zostaną stwierdzone nieprawidłowości w sposobie przeprowadzenia badania przez diagnostę zatrudnionego na podstawowej lub okręgowej stacji kontroli pojazdów w przypadku przeprowadzenia ponownego badania technicznego. Koszt będzie pokrywał przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie.

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

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

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

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

Obowiązki przedsiębiorcy oraz czynności związane z odprowadzaniem opłaty, w tym sporządzania sprawozdania, zostały określone w **ust. 1ad.** W **ust. 1ae** jednoznacznie wskazano, że sprawozdania są przekazywane elektronicznie. Umożliwi to przedsiębiorcom przekazywanie sprawozdań bez konieczności kontaktu bezpośredniego z TDT bądź pocztą.

Mając na uwadze konieczność pozyskania środków na zadania wynikające z nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów, zasadne jest wprowadzenie nowej opłaty. Jednakże, przede wszystkim jest to istotne rozwiązanie, które ma na celu zdyscyplinowanie właścicieli i posiadaczy pojazdów do przedstawiania pojazdów do badania technicznego w wyznaczonym terminie. Aktualnie poruszanie się po drogach pojazdem z nieważnym badaniem technnicznym jest przesłanką do zastosowania przez organ kontroli ruchu drogowego przewidzianych przepisami sankcji, jednak to funkcjonariusz reprezentujący ten organ ocenia zachowanie sprawcy wykroczenia   
i towarzyszące temu okoliczności, mające wpływ na takie zachowanie. Zgodnie z art. 132 ust. 1 pkt 2 ustawypolicjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej może zatrzymać dowód rejestracyjny w razie stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie. Jest to sankcja jedynie   
o charakterze administracyjnym. Art.132 ustawy ma zastosowanie do prowadzących pojazd, którzy zostaną zatrzymani na drodze bez ważnych badań technicznych, a Ci prowadzący, którzy nie zostaną zatrzymani, nie ponoszą żadnych sankcji za nieprzestrzeganie wyznaczonego terminu badania. Mając na względzie powyższe zdecydowano, że wysokość opłaty za przeprowadzone badanie techniczne po wyznaczonej dacie wyrażona jako dwukrotny wzrost stawki za badania techniczne zostanie uznana jako sankcja dotkliwa, która będzie miała jednocześnie skutek mobilizujący do przeprowadzenia badania technicznego.

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

Ponadto za wprowadzeniem dwukrotnego wzrostu stawki za przeprowadzone badanie techniczne po wyznaczonej dacie przemawiają dane z kontroli drogowej przeprowadzanej przez Inspekcję Transportu Drogowego w latach 2017-2019. W 2017 r. Inspekcja Transportu Drogowego zatrzymała 10 521 dowodów rejestracyjnych na 287 718 przeprowadzonych kontroli stanu technicznego pojazdów i zespołów pojazdów. W 2018 r. Inspekcja Transportu Drogowego skontrolowała 250 344 pojazdów i zespołów pojazdów, podczas których zatrzymała 9 579 dowodów rejestracyjnych. Natomiast w 2019 r. liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych wyniosła 6 116 spośród 214 680 przeprowadzonych kontroli stanu technicznego pojazdów i zespołów pojazdów.

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

Następnie w **ust. 1af–1ah** określono procedurę postępowania w przypadku nieterminowego przekazywania opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

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

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

Stosownie do obowiązującego brzmienia art. 83 ust. 2a pkt 1 ustawy, stację kontroli pojazdów mogą prowadzić podmioty niebędące przedsiębiorcami m.in. szkoła lub centrum kształcenia, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów. Sformułowanie centrum kształcenia jest nieprecyzyjne i nie występuje w *ustawie z dnia   
14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe* (Dz. U. z 2020 r. poz. 910, z późn. zm.). W związku z tym, zmiana **art. 83 ust. 2a pkt 1** polega na doprecyzowaniu podmiotów niebędących przedsiębiorcami, które mogą prowadzić stację kontroli pojazdów.

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

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

Ponadto zgodnie z **art. 83ae** administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów przekaże Dyrektorowi TDT informację o zatrudnieniu albo ustaniu zatrudnienia diagnosty poprzez jej automatyczne udostępnienie przez system teleinformatycznego obsługujący centralną ewidencję pojazdów. Dostęp Dyrektora TDT do tych informacji zostanie zapewniony przez funkcjonalność centralnej ewidencji pojazdów. Takie rozwiązanie nie nakłada na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów dodatkowego obowiązku informowania Dyrektora TDT o zaistniałym zdarzeniu. Informacje te mają istotne znaczenie, ponieważ stanowić mogą jeden z elementów wpływających na ważność wpisu do rejestru diagnostów. Dyrektor TDT może dokonać sprostowania z urzędu wpisu zawierającego oczywiste błędy lub niezgodności ze stanem faktycznym. Obowiązek ten nie dotyczy diagnostów przeprowadzających badania techniczne w komórkach organizacyjnych lub na stacjach kontroli pojazdów prowadzonych przez służby, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1 ustawy.

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

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

Zgodnie z brzmieniem dyrektywy 2014/45/UE kontrolę nad obszarem związanym ze stacjami kontroli pojazdów powinien sprawować organ państwowy. Stosownie do art. 83b ustawy nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta. Projekt ustawy pozostawia starostom nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, w tym prowadzenie rejestrów przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Jednakże, obowiązujące dotychczas przepisy w przedmiocie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdu zostały zmienione przez wprowadzenie szereg nowych rozwiązań. W ramach nowych rozwiązań stosownie do **art.** **83b ust. 2** **pkt 1** starosta, zgodnie z właściwością, będzie realizował następujące czynności kontrolne przeprowadzanie, co najmniej raz w roku, kontroli okresowych sprawdzających przedsiębiorców i inne podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów w zakresie zgodności z wymaganiami, jakie powinien spełniać przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji, weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych.

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

Jednocześnie, mając na uwadze wymagania pkt 2 załącznika V do dyrektywy 2014/45/UE, w **ust. 2c i 2d** określono wymaganie dla osób wykonujących czynności kontrolne   
w ramach nadzoru. Wskazano, że osoby te muszą posiadać co najmniej wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowaną co najmniej 3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów, albo uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych oraz są obowiązane odbyć odpowiednie szkolenie. Szkolenie powinno obejmować swoim zakresem co najmniej czynności kontrolne oraz rozwiązania techniczne zgodne z aktualnym poziomem wiedzy technicznej i obowiązujące wymogi prawne dotyczące homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacje informatyczne wykorzystywane w badaniach technicznych oraz przeprowadzanie badania technicznego.

Należy zaznaczyć, że analogiczne wymagania będą musiały spełniać osoby wykonujące czynności kontrole w odniesieniu do ośrodków szkolenia diagnostów oraz diagnostów.

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

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

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

Dodatkowo należy określić zaplecze techniczne oraz wymagania kadrowe niezbędne do prowadzenia takiego ośrodka. Wymagania jakie powinien spełniać przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów określa **art. 83e**. Jeśli osoba fizyczna lub członek organu osoby prawnej zostanie prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, czy przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów, taka osoba nie będzie mogła prowadzić działalności w tej formie. Natomiast brak prawomocnego wyroku za umyślne przestępstwa skarbowe ma zagwarantować rzetelność i wiarygodność uczestnika obrotu gospodarczego.

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

Jednakże w **ust. 3** zostało doprecyzowane, że pomimo nieposiadania statusu przedsiębiorcy, do jednostek organizacyjnych prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów zastosowanie mają przepisy dotyczące przedsiębiorców prowadzących działalność regulowaną tego typu.

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

W **ust. 5** kompetencje do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów w systemie teleinformatycznym przyznano staroście właściwemu ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem analogicznie jak   
w przypadku rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Jednocześnie należy zaznaczyć, że Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych nie planuje zmian w zakresie modelu sprzedażowego rozszerzonej wersji Portalu Starosty i będzie on udostępniany organom właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów z zachowaniem obecnie obowiązującego cennika,   
z wyłączeniem ewentualnych zmian mających charakter inflacyjny.

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

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

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

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

W związku z powyższym, odnośnie działalności w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów projekt zawiera m.in. przepisy dotyczące możliwości rozpoczęcia działalności regulowanej przy braku odpowiedzi ze strony organu na wniosek o wpis do rejestru działalności regulowanej **(ust. 13)**, a także braku możliwości uzyskania wpisu do rejestru działalności regulowanej przez podmiot działający bez takiego wpisu przez okres 3 lat od ujawnienia tego faktu.

Kolejne jednostki redakcyjne wskazują wszystkie konsekwencje, jakie są związane z jego uzyskaniem. Właściwy starosta stosownie do **ust. 14** jest zobowiązany do umieszczenia   
i aktualizacji w rejestrze danych dotyczących przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Właściwy starosta zgodnie z **ust. 15** może dokonać sprostowania   
z urzędu wpisu zawierającego oczywiste błędy lub niezgodności ze stanem faktycznym. Ponadto w **ust. 16** na przedsiębiorców został nałożony obowiązek informowania starosty   
o kwestiach istotnych dla kontroli tej działalności, takich jak zmiana danych zawartych   
w rejestrze czy zakończenie prowadzenia działalności w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów. Informacja ta ma istotne znaczenie, ponieważ może stanowić jeden   
z elementów wpływających na ważność wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

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

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

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

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

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

W **ust. 6** zostały określone sytuacje, w których właściwy starosta wydaje decyzję   
o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, która stanowi przesłankę do wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Jedną z nich jest złożenie, przy wniosku o wpis do rejestru, oświadczenia niezgodnego ze stanem faktycznym   
w zakresie potwierdzenia spełnienia wymagań. Takie oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. W przypadku, gdy przedsiębiorca nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej   
w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów w wyznaczonym terminie,   
rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów, został prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe i została otwarta likwidacja lub ogłoszona upadłość w stosunku do przedsiębiorcy starosta powinien wydać decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej. Jednocześnie w **ust. 7** doprecyzowano, że rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów jest prowadzenie szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z programem, jak również z warunkami wymaganymi przepisami prawa   
w zakresie:

1) prowadzenia szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie   
z programem;

2) prowadzenia szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie   
z warunkami, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 1–4;

3) wystawienia zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów lub zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego bez odbycia przewidzianych w programie zajęć.

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

Należy zwrócić uwagę, że postępowanie w zakresie wydania decyzji o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest prowadzone na podstawie przepisów *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2021 r. poz. 735), zwaną dalej „k.p.a.”. Naczelną zasadą postępowania administracyjnego jest zasada prawdy obiektywnej. Została ona wyrażona w art. 7 k.p.a. Z zasady tej wynika obowiązek organu administracji publicznej wyczerpującego zbadania wszystkich okoliczności faktycznych dla prawidłowego ustalenia stanu faktycznego sprawy, co jest niezbędnym elementem właściwego zastosowania normy prawa materialnego. Realizację tej zasady zapewniają przede wszystkim przepisy regulujące postępowanie dowodowe. Zgodnie z art. 77 § 1 k.p.a. organ administracji publicznej jest obowiązany w sposób wyczerpujący zebrać materiał dowodowy, a więc podjąć ciąg czynności procesowych mających na celu zebranie całego materiału dowodowego   
i następnie go rozpatrzyć. Zgodnie zaś z treścią art. 107 k.p.a. decyzja powinna zawierać uzasadnienie faktyczne i prawne. W doktrynie prawa i postępowania administracyjnego obowiązek uzasadniania decyzji wiąże się zwykle z zasadą przekonywania wyrażoną w art. 11 k.p.a. oraz z wyrażoną w art. 8 k.p.a. zasadą pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa oraz świadomości i kultury prawnej obywateli. W ramach prowadzonego postępowania o wydanie decyzji o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej   
w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów organ w sposób szczegółowy powinien wyjaśnić jak należy rozumieć rażące naruszenie przepisów dotyczących wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów oraz wskazać dlaczego w jego ocenie nieprawidłowości stanowią, o rażącym naruszeniu przepisów dotyczących warunków wykonywania tej działalności.

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

Stosownie do **ust. 8** decyzjom o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. Rygor natychmiastowej wykonalności jest nadawany również decyzjom   
o zawieszeniu, przywróceniu i cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty. Decyzje są wykonalne od chwili wejścia ich do obrotu prawnego, czyli od doręczenia stronie postępowania administracyjnego.

Skutkiem wydania decyzji o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest, zgodnie z **ust. 9**, wykreślenie przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów przez właściwego starostę. W ust. **10 i 11** wskazano okres, po którym przedsiębiorca może ponownie prowadzić działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów. Przedsiębiorca może uzyskać ponowny wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania decyzji o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów. Ta sama zasada dotyczy przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

W **ust. 12** zostały wskazane pozostałe okoliczności, które również skutkują wykreśleniem   
z urzędu przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Należy do nich uzyskanie informacji o zgonie przedsiębiorcy i wykreśleniu przedsiębiorcy z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub Krajowego Rejestru Sądowego. Należy dodać, że właściwy starosta wykreśla przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów również na jego wniosek.

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

Zgodnie z **art. 83h ust. 1** badania techniczne może przeprowadzać diagnosta, który jest zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, objęty wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. Oznacza to, że nie jest wystarczające tylko posiadanie świadectwa kompetencji diagnosty, aby móc przeprowadzać badania techniczne, ale zatrudnienie w stacji kontroli pojazdów. Zgodnie z art. 83 ust. 3 pkt 6 ustawy stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który zatrudnia uprawnionych diagnostów. Jest to jeden z sześciu obligatoryjnych warunków do spełnienia przez przedsiębiorcę w celu rozpoczęcia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Kluczowym znaczeniem przy zatrudnianiu uprawnionych diagnostów jest zapewnienie przeprowadzania badań przez kompetentną i posiadającą odpowiednie kwalifikacje osobę. Celem zmiany jest zapewnienie, aby diagnosta, którego danych nie ma w rejestrze, nie przeprowadzał badań technicznych. Dopiero, gdy starosta prześle dane przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów do centralnej ewidencji pojazdów wraz z danymi zatrudnionego diagnosty, diagnosta będzie mógł wykonywać badania techniczne.

Proponowany **ust. 2** wprowadza wprost do ustawy obowiązek diagnosty jakim jest przeprowadzanie badania technicznego zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem   
i sposobem jego przeprowadzania oraz przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego. Regulacja ta ma na celu wyeliminowanie praktyk niezgodnych z prawem szerzących się obecnie wśród diagnostów.

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

Ponadto **ust. 4** określa, co należy rozumieć przez odpowiednie wykształcenie i praktykęprzez wskazanieczterech zasadniczych kategorii wymaganego wykształcenia diagnosty (wyższego lub średniego branżowego albo średniego) i odpowiednich dla tych kategorii okresów praktyki również w zależności od posiadanego dokumentu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe. Powyższe zmiany uwzględniają konieczność dostosowania wymogów w zakresie wykształcenia diagnosty do obecnych przepisów w zakresie szkolnictwa wyższego i średniego, a jednocześnie konieczność objęcia tymi wymogami również dyplomów i tytułów zawodowych związanych z motoryzacją, uzyskanych przed wprowadzeniem obecnie obowiązującego systemu szkolnictwa zawodowego. Celem wprowadzonych przepisów jest zachowanie szerokiego dostępu do zawodu diagnosty, przy jednoczesnym zagwarantowaniu odpowiednich kompetencji technicznych osób wykonujących ten zawód. Dyrektywa 2014/45 zakłada, iż wysokie standardy badań zdatności do ruchu drogowego wymagają wysokiego poziomu kwalifikacji i kompetencji personelu diagnostycznego. Zmiany w zakresie wymaganego wykształcenia i praktyki wobec kandydatów na diagnostów wynikają z pkt 1 załącznika IV do dyrektywy 2014/45/UE określającego minimalne wymogi dotyczące kompetencji. Dyrektywa 2014/45/UE wymienia obszary z których kandydat na diagnostę powinien posiadać wiedzę, tj.: mechanika, dynamika, dynamika pojazdu, silniki spalinowe, technologia materiałów, elektronika, elektryka, elektroniczne układy pojazdu, aplikacje informatyczne. Minimalne doświadczenie, jakie powinien posiadać kandydat na diagnostę to co najmniej 3 lata udokumentowanego doświadczenia.

Stosownie do **art. 83h ust. 3 pkt 2** osoba posiadająca ukończone studia wyższe na kierunku, dla którego program kształcenia przewiduje efekty kształcenia odpowiadające efektom szkolenia wymaganym w programie szkolenia kandydatów na diagnostów, jest zwolniona z obowiązku ukończenia szkolenia dla kandydatów na diagnostów. Podkreślić należy, że intencją projektodawcy nie jest w przypadku osób posiadających wykształcenie wyższe zwolnienie ich z obowiązku spełnienia wymagań dotyczących odpowiedniego poświadczonego poziomu wiedzy w obszarach określonych w załączniku IV pkt 1 lit. a do dyrektywy 2014/45/UE, a jedynie zapewnienie tym osobom możliwości przystąpienia do egzaminu bez konieczności powtarzania treści zawartych w programie kształcenia na szkoleniu dla kandydatów na diagnostów. Tym samym, także osoby posiadające wyższe wykształcenie kierunkowe będą musiały spełniać wymogi w tym zakresie, a prawidłową weryfikację spełnienia wymagań niezbędnych do uzyskania uprawnień diagnosty (świadectwa kompetencji diagnosty) zapewni egzamin. Jednocześnie należy podkreślić, że weryfikacja efektów kształcenia na odpowiednim kierunku będzie mogła być dokonywana na podstawie suplementu do dyplomu, uchwały senatu uczelni, która określa efekty kształcenia, do których są dostosowane programy studiów, w tym plany studiów, odpowiednio do poziomu i profilu kształcenia, czy też zaświadczenia wydanego przez uczelnię.

Zgodnie z **ust. 5** do okresu „odpowiedniej praktyki” wlicza się maksymalnie 3 miesiące praktyki odbytej na stacji kontroli pojazdów. Ustawodawca uznał, że do okresu praktyki można zaliczyć praktykę objętą programem kształcenia na studiach albo praktyki zawodowe, które obowiązkowo odbywają uczniowie technikum oraz branżowej szkoły II stopnia tylko pod warunkiem określonym w **ust. 6**. Podstawą takiej praktyki powinna być umowa dotycząca praktyki zawartej między odpowiednio uczelnią albo szkołą, a stacją obsługi pojazdów, stacją kontroli pojazdów, zakładem (warsztatem) naprawy pojazdów lub upoważnionymi komórkami organizacyjnymi lub stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez służby, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1 ustawy, albo umowa   
o praktykę absolwencką.

Proponowany **ust. 7** wprowadza do ustawy możliwość zaliczenia do okresu praktyki wymaganej od kandydata na diagnostę także okresu wykonywania zadań w zakresie drogowej kontroli technicznej (dotyczy to w szczególności pracowników Inspekcji Transportu Drogowego oraz Policji a także żołnierza Żandarmerii Wojskowej). Proponowana zmiana ułatwi w przyszłości wymienionym osobom nabycie uprawnień diagnosty, których praktyka w rozumieniu niniejszego projektu jest realizowana podczas codziennej służby. Ponadto wskazać należy, iż udział w szkoleniu dla kandydatów na diagnostów podniesie poziom wiedzy i umiejętności niezbędnych do realizacji czynności związanych z kontrolą stanu technicznego pojazdów. Proponowana zmiana umożliwi również udział w szkoleniu dla kandydatów na diagnostów byłym żołnierzom Żandarmerii Wojskowej.

Zgodnie z **art. 83i ust. 1** świadectwo kompetencji diagnosty jest dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. W **art. 83i ust. 2** Dyrektorowi TDT została przyznana kompetencja do wydawania świadectwa kompetencji diagnosty, zawieszania, przywracania i cofania uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. Dyrektywa 2014/45 wymaga, aby właściwy organ wystawił „świadectwo diagnostom spełniającym minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wyszkolenia”, więc **ust. 3** stanowi, że świadectwo kompetencji diagnosty wydawane jest przez Dyrektora TDT w drodze decyzji.

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

Dyrektor TDT wydaje świadectwo kompetencji diagnosty po wniesieniu opłaty, która stanowi przychód TDT i jest wnoszona na wyodrębniony rachunek TDT. W **ust. 4** została zaproponowana maksymalna wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty na poziomie 100 zł. W akcie wykonawczym zostanie ustalona ostateczna wysokość tej opłaty.

W celu ubiegania się o wydanie świadectwo kompetencji diagnosty należy złożyć niezbędne dokumenty wymienione w **ust. 5** tj.: wniosek, dokumenty potwierdzające spełnienie określonych wymagań, w tym odpowiedniego wykształcenia i praktyki, dowód uiszczenia opłaty, oświadczenie o braku prawomocnego skazania za przestępstwa popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe i przeciwko wiarygodności dokumentów.

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

Rzetelna realizacja zadań wskazanych w dyrektywie 2014/45/UE jest możliwa dzięki kompleksowemu funkcjonowaniu systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów, którego elementem będzie wykonywanie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów przez Dyrektora TDT. Wykonywać on będzie zadania o szczególnym charakterze, do których nie są przystosowane, ani w zakresie kadrowym ani w zakresie technicznym, inne jednostki podległe ministrowi właściwemu do spraw transportu czy też inne jednostki dozoru technicznego. Zdaniem resortu powierzenie nadzoru w tym zakresie Dyrektorowi TDT, jako organowi o zasięgu krajowym przyczyni się do osiągnięcia celu stawianego przez dyrektywę 2014/45/UE – podniesienie jakości badań technicznych pojazdów, podniesienie poziomu bezpieczeństwa, a w efekcie końcowym osiągnięcie „strefy zero” w 2050 r.

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

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

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

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

1. kontrole doraźne na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, pod nadzorem pracownika TDT wykonuje czynności odpowiadające zakresowi przeprowadzonego badania technicznego, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, który został poddany badaniu technicznemu na tej stacji;
2. kontrolę i weryfikację wyników wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych w stacji kontroli pojazdów przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę;
3. analizę wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek;
4. czynności kontrolne w zakresie prawidłowości umieszczenia cechy identyfikacyjnej;
5. analizę dokumentacji fotograficznej;
6. kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzanie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

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

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

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

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

W związku z tym, że zgodnie z projektowanymi przepisami ustawy opłata za badania techniczne po wyznaczonej dacie stanowi przychód TDT, Dyrektorowi TDT w ramach wykonywanego nadzoru powierzono kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzanie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

Stosownie do **ust. 2** czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać pracownicy TDT spełniający wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c. Jednym z tych wymagań jest posiadanie uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. Zakłada się, że jeden pracownik TDT wchodzący w skład dwuosobowych zespołów uczestniczących   
w kontrolach doraźnych będzie posiadał pełne uprawnienia diagnosty.

Projektodawca w **art. 83j ust. 4–6** określa zasady działania pracowników TDT podczas wykonywania czynności kontrolnych w ramach nadzoru. Określenie sposobu przeprowadzenia kontroli oraz działań, podejmowanych w jej toku przez organ, w ustawie zapewnia działanie w granicach prawa. Wskazać również należy, iż powyższe przepisy są prawidłową realizacją wymogów zawartych w załączniku V do dyrektywy 2014/45/UE.

Zapewnienie prawidłowości wykonywanych czynności w trakcie kontroli gwarantuje przyznanie pracownikom TDT ochrony przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu. Definicja legalna funkcjonariusza publicznego została określona w art. 115 § 13 *ustawy   
z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1444, z późn. zm.). Ustawodawca, określając kim jest funkcjonariusz publiczny, stosuje enumeratywne wyliczenie osób, którym przyznano *ex lege* status funkcjonariusza publicznego, ale posługuje się zróżnicowaną formą. Z nazwy wymieniono tylko część osób (np. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, poseł, senator, radny, poseł do Parlamentu Europejskiego). Kolejne grupy zostały określone: przez podanie opisu pełnionej funkcji (np. osoba będąca pracownikiem administracji rządowej, innego organu państwowego lub samorządu terytorialnego, a także inna osoba w zakresie, w którym uprawniona jest do wydawania decyzji administracyjnych. Umieszczenie w **art. 83j ust. 4** przepisu w przedmiocie uznania pracownika TDT za funkcjonariusza publicznego służyć ma zaznaczeniu rangi dokonywanych przez niego czynności. Z drugiej jednak strony projektodawca podkreśla zwiększoną odpowiedzialność pracownika TDT wynikającą z faktu, iż podejmując bezprawne działania podczas kontroli, naruszy on nie tylko reguły ogólne, ale także zasady etyki zawodowej, którymi jest związany. Zasady te zostały wpisane w charakter zadań realizowanych przez funkcjonariuszy, doniosłych z punktu widzenia interesów państwa. Szczególny status prawny funkcjonariusza publicznego wyraża się w jego szczególnej ochronie prawnej. Przestępstwa wobec funkcjonariusza publicznego podlegają surowszej karze. Jednocześnie katalog zachowań karalnych, których może dopuścić się funkcjonariusz publiczny, jest szerszy, co ma wpłynąć jeszcze bardziej mobilizująco na taką osobę.

Wykonanie czynności kontrolnych może napotykać opór przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Dlatego przed przystąpieniem do czynności kontrolnych w ramach nadzoru pracownicy TDT znajdujący się na terenie stacji kontroli pojazdów informują bezpośrednio przedsiębiorcę albo kierownika podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów o rozpoczęciu czynności kontrolnych, w przypadku ich obecności. Nieobecność przedsiębiorcy alko kierownika podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów nie wstrzymuje czynności kontrolnych. Powiadomienie o kontroli diagnosty, o którym mowa w **ust. 5**, jest zasadne mając na uwadze uprawnienia pracowników TDT do żądania od przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli. Spełnienie tego obowiązku nie będzie możliwe jeśli przedsiębiorca albo jego przedstawiciel nie będzie wiedział o kontroli.

Wpływ na zapewnienie szczegółowego i szczelnego nadzoru ma załącznik V do dyrektywy 2014/45/UE. Mając na uwadze sprawowany nadzór nad prawidłowością badań technicznych pojazdów, dostrzeżono konieczność jego wzmocnienia przez określenie w **art. 83j ust. 8** minimalnej liczby kontroli badań technicznych pojazdów. Zmiany te mają zapewnić poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Liczba kontroli *ad hoc* została określona   
w projekcie ustawy na poziomie nie mniej niż 0,3% liczby badań technicznych wykonywanych w Polsce w ciągu roku. Takie rozwiązanie ma w ocenie ustawodawcy zapewnić optymalną ilość zbadanych stacji kontroli pojazdów. Taki współczynnik kontroli *ad hoc* jest niższy niż ten planowany pierwotnie (0,5%). Zaproponowane rozwiązanie angażuje jednak mniejsze koszty po stronie budżetu państwa oraz jest mniej restrykcyjne dla diagnostów. Zakłada się jednak, że nawet taki współczynnik przy kontrolach *„celowanych”* przyniesie zamierzony efekt.

Dyrektor TDT jako organ nadzoru w zakresie swoich kompetencji może wydać zgodnie   
z **art. 83j ust. 9** postanowienie o obowiązku usunięcia przez diagnostę w wyznaczonym terminie stwierdzonych nieprawidłowości lub ukończenia przez diagnostę w terminie   
3 miesięcy od dnia wydania postanowienia warsztatów doskonalenia zawodowego. Powyższe sankcje nakładane na diagnostów stanowią realizację postulatów środowiska diagnostów, ponieważ dotychczas były podnoszone zarzuty, iż obowiązujące przepisy nie regulują w sposób kompleksowy tego zagadnienia i są niejednoznaczne, przez co decyzje wydawane przez starostów w tym przedmiocie niejednokrotnie mogły być krzywdzące dla diagnostów.

W **art. 83j ust. 10–13** uwzględnione zostały skutki, jakie wiążą się z nieprawidłowościami wykrytymi w toku czynności kontrolnych, a także w przypadku niewypełniania obowiązków przez diagnostę. Przy popełnieniu przewinień mniejszej wagi, doprecyzowanych w **ust. 10**, Dyrektor TDT zawiesza w drodze decyzji administracyjnej uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych i wpisuje informacje o zawieszeniu w rejestrze diagnostów. Możliwość przywrócenia uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych pod warunkiem usunięcia naruszeń, które były podstawą ich zawieszenia wskazuje **ust. 11**. Dyrektor TDT (dotychczas był to starosta) w drodze decyzji administracyjnej cofa uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych w przypadkach określonych w **ust. 12** i wpisuje informacje o cofnięciu w rejestrze diagnostów.

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

Jednocześnie doprecyzowano w **ust. 13**, że rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest na przykład wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, jeżeli usterka lub kilka usterek w jednej grupie stwarza bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwu ruchu drogowego w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym bez przeprowadzenia badania technicznego, przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.. Powyższe wymagania *a contrario* są podstawą do prawidłowego przeprowadzania badań technicznych, jak również do zapewnienia potwierdzenia wykonania i ewidencjonowania tych badań. Nieprzestrzeganie tych wymagań stanowi rażące naruszenie przepisów i skutkuje cofnięciem świadectwa kompetencji diagnosty.

Podkreślić należy, iż zgodnie z **ust. 14** diagnosta ponowne uprawnienie do przeprowadzania badań technicznych może uzyskać nie wcześniej niż po 2 latach od dnia wydania decyzji (aktualnie jest to 5 lat) oraz po ponownym odbyciu szkolenia dla kandydatów na diagnostów i złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego.

Ze względu na fakt, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów zatrudnia uprawnionych diagnostów, na Dyrektora TDT w **ust. 15** został nałożony obowiązek poinformowania przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów o zawieszeniu, przywróceniu oraz cofnięciu uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych nie później niż w terminie 7 dni od dnia wydania decyzji. W przypadku, gdy w stacji kontroli pojazdów badania techniczne przeprowadza tylko jeden diagnosta, powyższa informacja jest niezbędna w celu zapewnienia ciągłości działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

Stosownie do **ust. 16** decyzjom o zawieszeniu, przywróceniu i cofnięciu uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. Należy zwrócić uwagę na załącznik V pkt 1 lit. f tiret drugie do dyrektywy 2014/45 zgodnie z którym „Przepisy i procedury dotyczące organów nadzoru ustanowionych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 14 obejmują następujące minimalne wymogi: (…) Organy nadzoru wykonują co najmniej następujące zadania: proponowane cofnięcia lub zawieszenia upoważnienia stacji kontroli pojazdów lub licencji diagnostów w przypadku wykrycia poważnych nieprawidłowości”.

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

W **ust. 4** zostały określone czynności Dyrektora TDT w związku z prowadzeniem rejestru diagnostów. Dyrektor TDT w przypadku wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nadaje diagnoście numer ewidencyjny, wpisuje diagnostę do rejestru diagnostów   
oraz potwierdza wpis wydając zaświadczenie. Dyrektor TDT wpisuje w rejestrze diagnostów informacje o zawieszeniu, przywróceniu i cofnięciu uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. Dyrektor TDT jest obowiązany do aktualizacji danych w rejestrze diagnostów w przypadku przekazania przez diagnostę informacji o: prawomocnym skazaniu za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe i przeciwko wiarygodności dokumentów, zmianie imienia i nazwiska oraz zmianie adresu zamieszkania. Obowiązek aktualizacji danych w rejestrze dotyczy również informacji przekazanych przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia diagnosty.

W celu weryfikacji czy diagnosta posiada świadectwo kompetencji diagnosty i jest   
w rejestrze diagnostów ustawodawca zdecydował w **ust. 5** o ujawnieniu niektórych danych dotyczących diagnosty tj. numer ewidencyjny, imię i nazwisko, nazwa, adres i kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony oraz status wydanego diagnoście świadectwa kompetencji diagnosty. Rejestr diagnostów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej TDT w zakresie wskazanych danych.

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

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

W przypadku, gdy kwota pobranych w poprzednim roku kalendarzowym opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przekroczy kwotę kosztów poniesionych przez TDT na dany rok na realizację zadań wynikających z nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów, kwota nadwyżki stosownie do **art. 83n** **ust. 1** będzie stanowiła dochód budżetu państwa. Kwota nadwyżki powinna zostać przekazana w terminie do dnia 31 marca następnego roku kalendarzowego.

Dyrektor TDT został zobowiązany w **ust. 3** **art. 83n** do przekazania ministrowi właściwemu do spraw transportu rocznego sprawozdania, w terminie do dnia 1 marca każdego roku. Mając na uwadze, że wysokość dotacji z budżetu państwa w danym roku będzie stanowiła różnicę pomiędzy planowanymi kosztami realizacji nowych zadań TDT w danym roku a kwotą uzyskanych wpływów przez TDT w poprzednim roku kalendarzowym z opłat za przeprowadzenie badania techniczne po wyznaczonej dacie, opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz opłaty za uczestnictwo w seminariach, Dyrektor TDT   
w sprawozdaniu przedkłada informacje o wysokości środków otrzymanych z tytułu wyżej wymienionych opłat oraz o rzeczywistych kosztach poniesionych przez TDT na realizację zadań nałożonych niniejszym projektem.

W celu uzyskania świadectwa kompetencji diagnosty niezbędne jest uzyskanie przez kandydata na diagnostę wyniku pozytywnego z egzaminu kwalifikacyjnego, który będzie przeprowadzała zgodnie z **art. 84** komisja egzaminacyjna działająca przy Dyrektorze Instytutu Transportu Samochodowego.

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

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

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

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

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

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

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

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

W związku z projektowanymi przepisami dotyczącymi diagnostów i potrzebą wydania nowego aktu wykonawczego określającego m.in. program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów, zaistniała potrzeba uchylenia w **art. 84a** w ust. 1 pkt 2 oraz zmiany ust. 2 określającego wytyczne do wydania rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1.

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

Należy wskazać, że z uwagi na charakter zadań wykonywanych przy pomocy pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1 ustawy oraz konieczność zapewnienia ochrony środków, form i metod realizacji zadań, zgromadzonych informacji oraz własnych obiektów i danych identyfikujących funkcjonariuszy, uprawnienia do przeprowadzania czynności kontrolnych, o których mowa w projektowanym art. 83j ust. 5 ustawy, powinny przysługiwać odpowiednim służbom w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez te służby. Tym samym czynności kontrolne przeprowadzane na stacjach kontroli pojazdów służb powinny być realizowane przez odpowiednie organy w zakresie uprawnień kontrolnych przysługujących Dyrektorowi TDT. Mając na względzie powyższe, do projektu ustawy w **art. 86** dodano **ust. 3a i 3b**.

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

Mając na uwadze, że projekt ustawy wprowadza zmiany w zakresie uprawnień diagnosty,   
a wymagania do uzyskania wskazanego uprawnienia zostały określone w projekcie   
w dodawanym art. 83h ust. 3-6, konieczna jest zmiana odesłań do przepisów wymienionych w art. 129fc ust. 1 ustawy. Zgodnie z art. 129fc ust. 1 ustawy, dodanym *ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym* (Dz. U. poz. 1466) wdrażającą do polskiego porządku prawnego *dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE* (Dz. Urz. UE L 127   
z 29.04.2014, str. 134, z późn. zm.) szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza kontrolujący, który posiada uprawnienia określone w art. 13 dyrektywy 2014/45 oraz   
w załączniku IV do tej dyrektywy.

Oprócz kar *stricte* porządkowych, projekt przewiduje wprowadzenie w **art. 140mc** oraz **art. 140md** kar pieniężnych mających na celu dodatkowe zdyscyplinowanie przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów przeprowadzających badania techniczne. Wskazane powyżej przepisy zawierają katalog zamknięty zachowań, które podlegać będą karze.

Celem wprowadzenia art. 140mc ust. 2 jest ochrona przedsiębiorcy i innego podmiotu prowadzącego stacji kontroli pojazdów przed poniesieniem odpowiedzialności za sytuacje, na które nie mogli mieć wpływu, na przykład diagnosta nie zgłosił przedsiębiorcy problemów z funkcjonowaniem wyposażenia kontrolno-pomiarowego a przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów nie jest diagnostą i nie mógł mieć wiedzy, że konkretne urządzenie nie działa poprawnie.

Konsekwencją powyższych zmian było dostosowanie brzmienia **art. 140n,** poprzez wskazanie podmiotu uprawnionego do nakładania kar, sposobu ich nakładania, a także odesłania do odpowiedniego stosowania przepisów działu IVa k.p.a. Kary pieniężne nakładane na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów będą stanowiły dochód budżetu powiatu. Natomiast kary pieniężne nakładane na diagnostów będą stanowiły dochód budżetu państwa. Jednocześnie Dyrektor TDT informuje do 5. dnia następnego miesiąca właściwego miejscowo naczelnika urzędu skarbowego dla siedziby TDT   
o nałożonych karach. W związku z powyższym, ewentualne prowadzenie postępowań egzekucyjnych będzie należało do właściwego naczelnika urzędu skarbowego.

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 2020 r. poz. 1426, z późn. zm.) oraz *ustawa   
z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1406, z późn. zm.), co podyktowane zostało zmianami wprowadzanymi w zakresie opłat za badania techniczne przeprowadzone po wyznaczonej dacie.

Zgodnie z art. 42 *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym* (Dz. U. z 2021 r. poz. 272) TDT jest państwową osobą prawną, nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT. Natomiast zgodnie z art. 61 tej ustawy TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową. Ponadto TDT nie otrzymuje również żadnych dotacji, ani środków z budżetu państwa. Mając na uwadze, rzeczywiste koszty realizacji zadań, przekazanych Dyrektorowi TDT, związanych   
z diagnostami, jak również z nadzorem nad prawidłowością badań technicznych, w **art. 4** projektu ustawy zaproponowano zmianę w art. 61 *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r.   
o dozorze technicznym* przez dodanie ust. 1a zgodnie z którym TDT otrzymuje dotację celową z budżetu państwa na dofinansowanie zadań określonych w niniejszym projekcie ustawy, w tym wydatków majątkowych, pomniejszoną o przychody uzyskane w poprzednim roku kalendarzowym z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz opłat za uczestnictwo w seminariach. Dotacja byłaby przeznaczona na dofinansowanie poniesionych kosztów związanych z: obecnością pracownika TDT podczas przeprowadzania ponownego badania przez diagnostę, wydawaniem świadectwa kompetencji diagnosty, zawieszaniem, przywracaniem i cofaniem uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych oraz sprawowaniem nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczaniem cech identyfikacyjnych oraz dokonywaniem innych czynności związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, przeprowadzaniem seminariów dla wykładowców, czy prowadzeniem Krajowego Punktu Kontaktowego do spraw badań technicznych odpowiedzialnego za wymianę informacji z krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z Komisją Europejską.

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

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

Termin na rozliczenie dotacji celowej przez Dyrektora TDT został wskazany w **ust. 1c**. Dyrektor TDT do dnia 31 stycznia każdego roku powinien przedstawić ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne rozliczenie z otrzymanej dotacji celowej zawierające rzeczywiste koszty poniesione przez TDT na realizację zadań określonych   
w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i ust. 2, art. 83j ust. 1 i art. 86b ustawy.

Należy zaznaczyć, że stosownie do **ust. 1d** kwota dotacji celowej nie może przewyższać różnicy między rzeczywistymi kosztami poniesionymi przez TDT na realizację wyżej wymienionych zadań a przychodami uzyskanymi z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz opłat za uczestnictwo w seminariach uzyskanymi w poprzednim roku kalendarzowym. Tej zasady nie stosuje się do uzyskiwania dotacji z budżetu państwa w 2022 roku, o czym mowa w **art. 13** projektowanej ustawy.

Niezbędne było również wprowadzenie w **ust. 1e** upoważnienia ustawowego do określenia wydatków majątkowych i kosztów kwalifikowanych Dyrektora TDT, które mogą być przedmiotem dotacji.

Kolejną zmianę przepisów innych ustaw wprowadza **art. 5** do *ustawy z dnia 6 marca   
2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej* (Dz. U.   
z 2021 r. poz. 994). *Dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotycząca usług na rynku wewnętrznym* (Dz. Urz. UE L 376   
z 27.12.2006, str. 36) nie podlega stosowaniu względem działalności stacji kontroli technicznej pojazdów, która jako że wchodzi w zakres usług z dziedziny transportu, nie podlega zgodnie z art. 58 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przepisom tego Traktatu dotyczącym swobody świadczenia usług. Dlatego też w art. 12 w ust. 1 pkt 6 ww. ustawynależało dodać działalność regulowaną w postaci prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz ośrodka szkolenia diagnostów.

Zawarte w **art. 6–9** przepisy przejściowe regulują oddziaływanie nowych przepisów na dotychczas obowiązujący porządek prawny w zakresie objętym niniejszym projektem.   
W przepisach przejściowych rozstrzyga się o sposobie zakończenia postępowań będących w toku oraz rozwiązuje się kwestie związane ze zmianami w prawie, w celu uwzględnienia konsekwencji wynikających z nowo projektowanych przepisów. Przepisy te określają,   
że przez wyznaczony czas stosowane będą dotychczasowe rozwiązania prawne, a także obowiązywać będą tymczasowe rozwiązania. Niektóre postępowania będzie też prowadził na podstawie dotychczasowych przepisów Dyrektor TDT, co wymaga utrzymania dotychczasowej kadry, realizującej te zadania.

**Art. 6** projektu ustawy reguluje sposób postepowań będących w toku dotyczących kontroli stacji kontroli pojazdów.

W **art. 7** określono systematykę dotyczącą zachowania dotychczasowych uprawnień przez diagnostów, uzupełniania przez nich kwalifikacji, ważności zaświadczeń o ukończeniu szkolenia oraz przekazywania informacji o diagnostach przez starostów. Także dyrektywa 2014/45 zakłada, iż należy ustanowić okres przejściowy pozwalający obecnej kadrze diagnostów na sprawne dostosowanie się do systemu okresowych szkoleń lub egzaminów. Ustawodawca reguluje kwestie zachowania ważności uprawnień wydanym diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Jednocześnie diagności posiadający dotychczasowe uprawnienia są obowiązani do odbycia pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego i przekazania do Dyrektora TDT zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w tych warsztatach. Dyrektor TDT na podstawie   
ww. zaświadczenia oraz złożonego wniosku wydaje świadectwo kompetencji diagnosty   
i wpisuje go do prowadzonego rejestru. Ustawodawca wyraźnie określił terminy uczestnictwa w powyższych warsztatach, w zależności od daty uzyskania uprawnień, stosownie 24 lub 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Ustawa zakłada także możliwość uzupełnienia posiadanego uprawnienia w ramach warsztatów doskonalenia zawodowego. Starostowie obowiązani zostali do przekazania w wyznaczonym terminie Dyrektorowi TDT za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej informacji na temat wydanego bądź cofniętego uprawnienia diagnosty, co jest niezbędne do prowadzenia przez Dyrektora TDT rejestru diagnostów, który powinien zawierać informacje w tym zakresie.

Natomiast **art. 9** reguluje kwestię stosowania przepisów odnośnie pojazdów zabytkowych w związku z wdrażanymi zmianami w tym zakresie.

Przepis przejściowy w **art. 10** dotyczy kwalifikacji wykładowców prowadzących szkolenia dla kandydatów na diagnostów lub warsztaty doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów i określa maksymalny termin do nabycia właściwych uprawnień.

**Art. 12** reguluje zasady zatwierdzania pierwszego planu finansowego TDT, uwzględniającego nowe koszty realizacji zadań nakładanych na TDT oraz dotacji z budżetu państwa.

**Art. 14** reguluje zachowanie w mocy niektórych przepisów wykonawczych do czasu wydania nowych.

Z kolei w **art. 15** wskazany został maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Limity wydatków zostały wskazane od 2022 r. i obejmują 10 pełnych lat (2022–2031). Na kwotę składają się koszty   
i wydatki związane z przyznaniem Dyrektorowi TDT nowych kompetencji w systemie badań technicznych. Zmiana wydatków jest zróżnicowana w poszczególnych latach. Największe wydatki zostaną poniesione w pierwszym roku funkcjonowania przepisów   
w związku z dostosowaniem Dyrektora TDT do wykonywania nowych zadań.

W **art. 16** jednoznacznie wskazano maksymalny limit wydatków poniesionych przez TDT w danym roku kalendarzowym na realizację zadań przewidzianych projektem ustawy.

Zgodnie z **art. 17** projektowana ustawa wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.   
z wyjątkiem art. 7 ust. 14, dotyczącego przekazywania przez starostów wykazów diagnostów, który w ocenie projektodawcy powinien wejść w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Wejście w życie projektowanej ustawy z dniem 1 stycznia 2022 r. zapewni odpowiednie *vacatio legis* na dostosowanie jednostek do nowych obowiązków wynikających z ustawy, jednocześnie umożliwiło ustalenie w ustawie budżetowej na   
2022 r. wysokości dotacji celowej dla TDT na wykonywanie nowych zadań wynikających   
z projektowanej ustawy, a tym samym umożliwi ich finansowanie z budżetu państwa. Wejście w życie art. 7 ust. 14 z dniem następującym po dniu ogłoszenia jest niezbędny   
w celu umożliwienia uzyskania przez Dyrektora TDT niezbędnych danych do prowadzenia rejestru diagnostów. Takiego terminu wejścia w życie projektowanego przepisu art. 7 ust. 14 wymaga ważny interes państwa a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku   
z czym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.)*.*

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

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

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.