Tabela uwag zgłoszonych, w ramach uzgodnień międzyresortowych, do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym   
oraz niektórych innych ustaw (numer w wykazie UC48)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Art. projektu** | **Instytucja zgłaszająca uwagę** | **Treść uwagi** | **Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie** |
| **Odnośnik nr 1 + uzasadnienie** | MRPiT | Zgodnie z informacją w przypisie nr 1 „Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep …”. W Uzasadnieniu do projektu napisano m.in.: „… 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…”.  Wymóg badań okresowych pojazdów może być uznany za przepis techniczny w rozumieniu art.1 ust.1 litera f) dyrektywy 2015/1535.  Z procedury notyfikacji mogą być zwolnione te projekty aktów prawnych zawierających przepisy techniczne, które stanowią „czyste” wdrożenie przepisów unijnych ( § 4 ust. 1 pkt. 1 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych. Do projektu nie została jednak dołączona tabela zgodności (wymagana § 30 ust.1 pkt 1 Regulaminu pracy RM), analiza projektu pod tym kątem nie była więc możliwa. Należy zwrócić uwagę, że inne państwa członkowskie notyfikują projekty aktów regulujących zbliżony obszar (m.in. wdrażanie do przepisów krajowych dyrektywy 2014/45/UE)  – przykładowo:   1. 2014/580/S Przepisy i zalecenia ogólne Urzędu Transportowego dotyczące przyrządów do przeprowadzania kontroli technicznych posiadanych przez organy kontrolne  i organy badawcze; 2. 2016/322/NL Rozporządzenie Ministra Infrastruktury  i Środowiska zmieniające rozporządzenie w sprawie pojazdów w związku z dostosowaniami kategorii pojazdów T, C, R i S oraz pojazdów silnikowych z ograniczeniami prędkości, a także z wprowadzeniem maszyn jezdnych; 3. 2016/689/S Przepisy i zalecenia ogólne Urzędu Transportowego (TSFS 2017:XX) w sprawie badań technicznych; 4. 2016/690/S Przepisy i zalecenia ogólne Urzędu Transportowego (TSFS 2017:XX)  w sprawie wyrywkowych kontroli drogowych; 5. 2017/36/FIN Okresowe kontrole pojazdów: przedmioty podlegające kontroli, procedury kontrolne, klasyfikacja wad i usterek wykrytych podczas kontroli, treść świadectwa kontroli; 6. 2017/497/HR Zasady badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów; 7. 2018/8/SK Rozporządzenie wykonawcze Ministerstwa Transportu i Budownictwa Republiki Słowackiej w sprawie szczegółowych zasad kontroli autentyczności; 8. 2018/72/FIN Zmiana rozporządzenia w sprawie bardziej szczegółowych przepisów dotyczących czynności z zakresu kontroli 9. 2018/73/FIN Zmiana rozporządzenia w sprawie kryteriów oceny stosowanych podczas okresowej kontroli pojazdów; 10. 2020/576/NL Rozporządzenie Ministra Infrastruktury  i Gospodarki Wodnej nr IENW/BSK-2020/143233, zmieniające niektóre rozporządzenia ministerialne  w związku z wprowadzeniem obowiązku badania okresowego, rejestracji i oznakowania tablicą rejestracyjną ciągników rolniczych i leśnych oraz obowiązku rejestracji i oznakowania tablicą rejestracyjną pojazdów silnikowych o ograniczonej prędkości, maszyn samobieżnych i niektórymi innymi zmianami.   W przypadku, gdy zachodzi podejrzenie ominięcia przez państwo członkowskie procedury notyfikacji, Komisja Europejska może  z własnej inicjatywy wszcząć postępowanie w tej sprawie i podjąć dalsze kroki, łącznie ze skierowaniem sprawy do Trybunału Sprawiedliwości UE (art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej). Także zainteresowane podmioty (osoby fizyczne  i prawne) mogą dochodzić swoich praw przed sądem krajowym.  W kwietniu 1996 r. Trybunał Sprawiedliwości ustanowił zasadę, że niedopełnienie obowiązku notyfikacji powoduje, że dane przepisy techniczne stają się nieważne, a zatem nie mają one mocy obowiązującej w stosunku do osób fizycznych (sprawa C-194/94 CIA Security). Należy podkreślić, że w prawie UE obowiązuje tzw. wykładnia prounijna, zgodnie z którą w sytuacji wniesienia sprawy przed sąd krajowy, powinien on odmówić zastosowania prawa krajowego niezgodnego z prawem UE (jak w sprawie C-106/77 Simmenthal).  W praktyce oznacza to, że chociaż przed sądem krajowym możliwe jest powoływanie się na takie przepisy, to sąd powinien odmówić zastosowania przepisu technicznego, który nie został notyfikowany zgodnie z dyrektywą.  Jednocześnie wyjaśniamy, że MRPiT wyraża swoją opinię odnośnie do konieczności notyfikowania projektu, zgodnie zaś z ustawą o działach administracji rządowej (art. 38 a), Regulaminem pracy Rady Ministrów (§ 27 ust. 3 pkt 4 lit. b oraz § 95) oraz rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (§ 9) – obowiązek oceny, czy projektowane przepisy spełniają przesłanki przepisów technicznych w rozumieniu dyrektywy 2015/1535/UE oraz podjęcia decyzji o skierowaniu projektu do notyfikacji spoczywa na projektodawcy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Informacja zawarta w uzasadnieniu do projektu „… 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…”, nie przesądza o tym, że projekt ustawy rzeczywiście zawiera przepisy techniczne podlegające obowiązkowi notyfikacji, tj. czy projekt przewiduje regulacje techniczne wykraczające poza *dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.). O istnieniu przepisu technicznego podlegającego notyfikacji powinna decydować analiza merytoryczna projektu w świetle definicji „przepisu technicznego” z *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597). Należy zwrócić uwagę, że wyjście poza regulacje dyrektywy nie koniecznie musi oznaczać wprowadzenie przepisów technicznych. Przepisy krajowe odnoszące się w szerszym zakresie niż przewiduje dyrektywa 2014/45 dotyczą np. organizacji działania krajowego systemu stacji kontroli pojazdów. Nie są to przepisy techniczne, gdyż nie odnoszą się bezpośrednio do produktu czy też jego cech (np. pojazdu lub części jego wyposażenia).  Minister Rozwoju, Pracy i Technologii powołał się na 9 notyfikacji dokonanych przez pięć państw członkowskich jako argument przesądzający o konieczności dokonania notyfikacji. Przy czym jedna z tych notyfikacji, dokonana przez Słowację (2018/8/SK), nie dotyczyła badań technicznych pojazdów, tylko badań autentyczności znaków identyfikacyjnych pojazdów (tablice rejestracyjne, numery VIN) w celu zwalczania przestępczości związanej z obrotem pojazdami. Zatem jej przywołanie jest błędne.  W opinii Ministerstwa Infrastruktury, sam fakt dokonania notyfikacji przez 4 państwa członkowskie (spośród 28), nie przesądza o istnieniu obowiązku notyfikacji Rzeczypospolitej Polskiej przedmiotowego projektu. Przede wszystkim decydują o tym względy merytoryczne. Ponadto należy zwrócić uwagę, że wszystkie wskazane notyfikacje dotyczą przepisów wykonawczych, czyli żadne państwo nie zdecydowało się na notyfikację samego projektu przepisów o randze ustawy tj. przepisów uchwalanych przez parlament.  W związku z powyższym, zdaniem Ministerstwa Infrastruktury projekt ustawy nie podlega notyfikacji. |
| Art. 1 pkt 3  **(art. 66 ust. 3a)** | KPRM | W dodawanym art. 66 ust. 3 wskazuje się stację kontroli pojazdów określoną w decyzji o nadaniu cech identyfikacyjnych pojazdu, o której mowa w ust. 2 – wyjaśnienia wymaga czy w każdej decyzji istnieje obowiązek wskazywania stacji kontroli pojazdów. | **Uwaga została wyjaśniona.**    Zgodnie z art. 66a ust. 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 450, z późn. zm.), dalej „ustawy” starosta właściwy w sprawach rejestracji pojazdu wydaje decyzję  o nadaniu cech identyfikacyjnych w określonych przypadkach. Stosownie do art. 83a ust. 7 ustawy starosta może wyrazić zgodę na umieszczenie nadanych cech identyfikacyjnych pojazdu przez stację kontroli pojazdów. Na podstawie art. 66a ust. 5 ustawy zostało wydane *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2011 r. w sprawie szczegółowego sposobu oraz trybu nadawania i umieszczania  w pojazdach cech identyfikacyjnych* (Dz. U. poz. 1401). Zgodnie z § 3 wyżej wymienionego rozporządzenia numer nadwozia, podwozia lub ramy umieszcza, na nadwoziu, podwoziu lub ramie oraz tabliczce znamionowej zastępczej, stacja kontroli pojazdów wskazana w decyzji starosty właściwego w sprawach rejestracji pojazdu, zgodnie z art. 83a ust. 7 ustawy. |
| Art. 1 pkt 5  **(art. 80b ust. 1)** | KPRM | Art. 1 pkt 5 proponuje się nadań następujące brzmienie:  „5) w art. 80b ust. 1:  a) pkt 10 otrzymuje brzmienie:  „10) o badaniach technicznych pojazdu oraz czynnościach diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu;”,  b) w pkt 23 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 24 w brzmieniu:  „24) o diagnostach:  a) imię i nazwisko,  b) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru {ESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,  c) numer ewidencyjny,  d) numer dokumentu uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych,  e) informacje o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych,  f) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony.”.  Powyższa zmiana 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 Transportowego Dozoru Technicznego. Uzupełnienie ewidencji o dane dotyczące innych czynności pozwoli również odnotować fakt wykonania przez diagnostę badania pojazdu przystosowanego do ciągnięcia przyczepy (wyposażonego w hak) lub też odnotować czynność nabicia cechy identyfikacyjnej.  W przypadku przyjęcia tej zmiany należy także uwzględnić pkt 24 lit. e w treści przepisu art. 80b ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym.  Wyjaśnić należy, iż nie jest wskazane gromadzenie w ewidencji wyłącznie informacji o statusie uprawnień – niezbędne jest również wskazanie dat obowiązywania tego statusu np. daty cofnięcia uprawnień lub ich zawieszenia a także daty ich przywrócenia. Wskazane byłoby również przekazywanie do CEP przyczyny cofnięcia uprawnienia. Analogiczny zakres został określony w przypadku osób uczestniczących w nabywaniu uprawnień do kierowania w rozdziale dotyczącym centralnej ewidencji kierowców. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 5 **(art. 80b ust. 1 pkt 24)** | Prezes UODO | Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych wskazuje na art. 1 pkt 5 projektu ustawy wprowadzający zmianę w art. 80b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087 i 1517), polegającą na dodaniu po punkcie 23, pkt 24, w którym w lit. b, wśród danych o diagnostach znajduje się numer PESEL (a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – seria, numer i nazwa dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwa państwa, które wydało ten dokument).  Organ nadzorczy zwraca uwagę, że numery PESEL powinny być objęte szczególną ochroną. Numer PESEL stanowi „krajowy numer identyfikacyjny” w rozumieniu art. 87 rozporządzenia 2016/679, co do którego to „krajowego numeru identyfikacyjnego” powołany przepis rozporządzenia wprowadza dla państw członkowskich wymaganie, aby jego przetwarzanie odbywało się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń praw i wolności osoby, której dane dotyczą. Na podstawie przepisów rozporządzenia 2016/679, o ile Projektodawca wykaże niezbędność przetwarzania numeru PESEL diagnosty w ewidencji, o której mowa w art. 80b ust. 1 ustawy, to identyfikator ten musi być poddany szczególnej ochronie, w związku z czym należy ustanowić w przepisach prawa szczególne gwarancje ochrony zapewniające używanie tego identyfikatora, z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń praw i wolności osoby, której dane dotyczą, które przewiduje RODO. Numer PESEL stanowi bowiem daną osobową identyfikującą osobę w sferze prywatnej. Wskazać należy, że zamiast podania numeru PESEL weryfikacja osoby może odbywać się np. poprzez wskazanie daty urodzenia.  Mając na względzie art. 5 ust. 1 lit. c RODO, który wprowadza zasadę minimalizacji danych, należałoby rozważyć ograniczenie wymaganych danych osobowych w zakresie numeru PESEL. Wyrażona w RODO ww. zasada minimalizacji danych stanowi, że dane osobowe muszą być adekwatne, stosowne oraz ograniczone do tego, co niezbędne do celów, w których są przetwarzane. Ograniczenie do danych niezbędnych oznacza takie ukształtowanie zakresu przetwarzania danych, aby były przetwarzane tylko te dane, które są niezbędne do osiągnięcia zamierzonego celu przetwarzania tak, aby nie ingerować nadmiernie w prawo do prywatności osoby fizycznej. Administrator powinien pozyskiwać dane jedynie w niezbędnym i prawnie uzasadnionym zakresie. Zabronione jest przy tym pozyskiwanie danych osobowych „na zapas”. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W opinii Ministerstwa Infrastruktury weryfikacja diagnosty przez wskazanie daty urodzenia zamiast numeru PESEL nie jest wystarczająca. Mając na względzie, że dane dotyczące diagnosty będą gromadzone w systemie teleinformatycznym, przetwarzanie numeru PESEL będzie odbywało się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń praw i wolności osoby, które dane dotyczą. |
| Art. 1 pkt 6  **(art. 80ba ust. 1)** | KPRM | W lit. b proponuje się nadać następujące brzmienie:  „b) w ust. 1a wyrazy „pkt 8-18 i 20-22” zastępuje się wyrazami „pkt 8-18, 20-24” | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 7 lit. a  **(art. 81 ust. 11 pkt 2a lit. c)** | Prezes UODO | W odniesieniu do art. 1 pkt 7 lit. a projektu ustawy, wprowadzającego zmianę w art. 81 ust. 11 w pkt 2a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, polegającą na dodaniu lit. c w brzmieniu: „wniosku Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, w przypadku uzasadnionego przypuszczenia przeprowadzenia badania technicznego, umieszczenia cechy identyfikacyjnej oraz dokonania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezgodnie z przepisami;’ należy doprecyzować sformułowanie „cechy identyfikacyjne” – poprzez wskazanie czy chodzi o cechy identyfikacyjne pojazdu, o których mowa w art. 66 ust. 3a ustawy czy może o inne informacje za pośrednictwem których możliwe jest zidentyfikowanie – w sposób pośredni – osoby fizycznej, będącej właścicielem pojazdu. | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Przepis został wykreślony z projektu ustawy. |
| KPRM | Wyjaśnienia wymaga, czy przepis w dodawanej lit. c dotyczący skierowania przez Starostę pojazdu na dodatkowe badanie techniczne jest powiązany z przepisami art. 81c ustawy – Prawo o ruchu drogowym, bowiem w przypadku braku takiego powiązania istnieją wątpliwości w oparciu o jakie przesłanki Dyrektor TDT ma powziąć uzasadnione przypuszczenie przeprowadzenia badania technicznego niezgodnie z przepisami. Obecnie w centralnej ewidencji pojazdów nie gromadzi się informacji o umieszczeniu cechy identyfikacyjnej lub innych czynnościach a dla zapewnienia kompletności informacyjnej ewidencji byłoby to wskazane – zgodnie z uwagą w zakresie art. 1 pkt 5 projektu. | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Przepis został wykreślony z projektu ustawy. |
| Art. 1 pkt 7 lit. b **(art. 81 ust. 12b)** | Prezes UODO | W ocenie organu nadzorczego w art. 1 pkt 7 lit. b projektu ustawy, wprowadzającym zmianę w art. 81 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, poprzez dodanie po ust. 12a ust. 12b niezbędne jest dookreślenie postępowania z dokumentacją fotograficzną po 5-letnim okresie przechowywania – wskazać należy czy jest niszczona. Z dokumentacji takiej można bowiem zidentyfikować osobę (właściciela pojazdu), poprzez wykonane zdjęcia np. tablic rejestracyjnych. Zgodnie bowiem z art. 5 ust. 1 lit. e RODO dane osobowe powinny być przechowane przez okres nie dłuższy niż jest to niezbędne do celów, w których dane są przetwarzane (”ograniczenie przechowywania”). | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Minister – Członek Rady Ministrów, Łukasz Schreiber | W art. 1 w pkt 7 w lit. b projektu ustawy proponuje się, aby obecność pojazdu na badaniach technicznych podlegała dokumentowaniu fotograficznemu (bryła pojazdu z dwóch przekątnych  z przodu i z tyłu oraz wskazanie drogomierza). Jak wskazuje się w uzasadnieniu projektu ustawy *„takie rozwiązanie pozwoli na identyfikację i weryfikację, czy dany pojazd faktycznie został poddany badaniu technicznemu”.* Należy wskazać, że projektowany przepis nie wydaje się w żadnym stopniu realizować celu określonego w uzasadnieniu projektu ustawy. Wątpliwości może budzić to czy zdjęcie pojazdu będzie stanowiło dowód, że pojazd został poddany badaniu technicznemu, a nie jedynie, że pojazd przebywał w stacji kontroli pojazdów. Ponadto trudno jest znaleźć uzasadnienie dla fotografowania wskazań drogomierza, w sytuacji, w której corocznie informacja o stanie przejechanych kilometrów jest wpisywana do centralnej ewidencji pojazdów.  Niezależnie od powyższego, brzmienie przepisów jest mało precyzyjne, gdyż nie określono, że zdjęcie powinno zostać cyfrowo *„podpisane”* poprzez datę i godzinę jego wykonania. Ponadto wyjaśnienia wymaga dlaczego wskazano aż 5-letni okres przechowywania fotografii i czym jest to uzasadnione. | **Uwaga została wyjaśniona.**  Obowiązek wykonywania dokumentacji fotograficznej każdego pojazdu poddanego badaniu technicznemu i archiwizacja tej dokumentacji przez 5 lat od dnia badania sprawi, że znikną patologie jakie zdarzają się w Polsce w postaci braku faktycznego wykonywania badań technicznych, a nawet braku obecności samych pojazdów na stacji kontroli pojazdów, które jednak uzyskują wynik pozytywny. Nie tylko dokumentacja fotograficzna będzie stanowiła dowód, że pojazd został poddany badaniu technicznemu, ale także szereg ustaleń organu nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych.  Dokumentacja fotograficzna wskazania drogomierza potwierdzi odczyt licznika w momencie przebiegu pojazdu, który diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.  Zamiast cyfrowego „podpisania” zdjęcia przez datę i godzinę jego wykonania projektowany art. 81 ust. 12b został doprecyzowany, że dokumentacja fotograficzna powinna zawierać informacje o dacie i godzinie wykonania.  Dokumentacja fotograficzna zostanie powiązana z numerem z rejestru badań technicznych prowadzonym przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Mając na uwadze, iż § 5 ust. 4 *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* określa, że dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezwłocznie po ich wykonaniu zamieszcza się w rejestrze i przechowuje się w nim przez okres 12 miesięcy, a po upływie tego okresu dane i informacje archiwizuje się na nośniku informatycznym i przechowuje przez okres 5 lat, zasadne jest wprowadzenie przechowywania dokumentacji fotograficznej przez okres 5 lat. |
| Art. 1 pkt 8  **(art. 81c)** | KPRM | W dodawanym art. 81c ustawy – Prawo o ruchu drogowym w ust. 1 i 2 wskazuje się, iż właściciel pojazdu może w terminie 2 dni przedstawić pojazd do ponownego badania technicznego – na stacji na której przeprowadzono pierwotne badanie. W ust. 6 wskazuje się, iż właściciel pojazdu może w terminie 2 dni przedstawić pojazd do ponownego badania technicznego – na stacji na której przeprowadzono pierwotne badanie. W ust. 6 wskazuje się, iż ponowne badanie przeprowadzane jest w obecności pracownika TDT. Przepis jednak nie określa w jaki sposób pracownik TDT może dowiedzieć się, że pojazd zostanie przedstawiony do ponownego badania technicznego. Procedura jest określona wyłącznie dla przypadku w ust. 3 – gdy badanie miałoby się odbyć na stacji wskazanej przez Dyrektora TDT. Brakuje doprecyzowania dla przypadku wskazanego w ust. 2.  Jednocześnie w ust. 1 określa się termin przedstawienia pojazdu do ponownego badania, a w ust. 3 – złożenia wniosku. Nie jest natomiast określony termin zorganizowania badania i wyznaczenia innej stacji kontroli pojazdów przez Dyrektora TDT.  W ust. 7 wskazano, iż pracownik TDT wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym. Przedstawiona propozycja wymaga wyjaśnienia i podjęcia pilnych uzgodnień w zakresie możliwości ich realizacji. Wyjaśnić należy, iż aktualna architektura , rozwiązania i funkcjonujące procesy w ramach dostępnych usług CEPIK 2.0. dla Stacji Kontroli Pojazdów przewidują, iż zaświadczenie wydawane jest przez SKP. Każda stacja posiada własne oprogramowanie dostarczane przez jednego z kilkunastu producentów oprogramowania. Nie ma w związku z powyższym możliwości wydania zaświadczenia przez pracownika TDT. Dodatkowo wyjaśnienia wymaga, czy dane o wydanym zaświadczeniu powinny być przekazane do centralnej ewidencji pojazdów. Obecnie zgodnie z obowiązującymi przepisami przekazywana jest informacja czy wydano zaświadczenie – przez stacje kontroli pojazdów. Dodatkowo zmiany w art. 80ba projektu nie wskazują, aby pracownik TDT miał przekazywać dane do ewidencji. Nie zostanie nigdzie odnotowana informacja, ze to pracownik TDT wydał zaświadczenie. | **Uwaga została uwzględniona.**  Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone pierwotne badanie techniczne. W związku z tym, procedura przeprowadzania ponownego badania technicznego została zmieniona i uzupełniona o brakujące przepisy, w tym o uzgodnienie terminu ponownego badania technicznego z właścicielem lub posiadaczem pojazdu. W projektowanym art. 81c zrezygnowano z powierzenia wydania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pracownikowi Transportowego Dozoru Technicznego. |
| Minister – Członek Rady Ministrów, Łukasz Schreiber | Art. 1 pkt 8 projektu ustawy wprowadza nową instytucję tzw. ponownych badań technicznych na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu. Wyjaśnienia wymagają następujące aspekty.   * 1. Zgodnie z projektem ustawy *„ponowne badanie techniczne jest przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne, do którego istnieje uzasadnione przypuszczenie, że zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, który posiada uprawnienia diagnosty”.* Należy zauważyć, że w projekcie ustawy nie wskazano w jaki sposób pracownik TDT zostanie poinformowany o konieczności uczestniczenia w ponownym badaniu pojazdu, a także w jaki sposób zostanie ustalony termin tego badania.   2. Projekt ustawy zakłada, że *„właściciel lub posiadacz pojazdu może wystąpić do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego na innej stacji niż wskazana w ust. 2”.* Proponuje się doprecyzować przepis przez wskazanie terminu na złożenie wniosku przez właściciela lub posiadacza pojazdu.   3. Wyjaśnienia wymaga, w jaki sposób właściciel lub posiadacz pojazdu zostanie poinformowany o wyznaczeniu przez Dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego stacji kontroli pojazdów, na której zostanie przeprowadzone ponowne badanie techniczne.   4. Proponuje się doprecyzować, w jakiej formie pracownik Transportowego Dozoru Technicznego wyda zaświadczenie o braku naruszeń.   5. Nie znajduje uzasadnienia merytorycznego propozycja, aby koszty ponownego badania technicznego w przypadku stwierdzenia naruszeń, pokrywał właściciel lub posiadacz pojazdu - w przypadku przeprowadzenia ponownego badania technicznego na stacji kontroli pojazdów wyznaczonej przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Proponuje się, aby w takiej sytuacji kosztami obciążyć przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone *„pierwsze”* badanie techniczne. | 2.1. **Uwaga została częściowo uwzględniona.** Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. W projektowanym art. 81c został dodany przepis o uzgodnieniu terminu ponownego badania technicznego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z właścicielem lub posiadaczem pojazdu.  2.2. **Uwaga jest bezprzedmiotowa.** Przepis został usunięty z projektu, ponieważ ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone pierwotne badanie techniczne.  2.3. **Uwaga została wyjaśniona**. Uzgodnienie terminu ponownego badania technicznego będzie możliwe za pomocą środków komunikacji elektronicznej.  2.4. **Uwaga nie została uwzględniona.** W projektowanym art. 81c zrezygnowano z powierzenia wydania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pracownikowi Transportowego Dozoru Technicznego. Należy wyjaśnić, że w przypadku braku stwierdzenia naruszeń nie będzie wydawane zaświadczenie.  2.5. **Uwaga jest bezprzedmiotowa.** Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane tylkona stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone pierwotne badanie techniczne. Właściciel lub posiadacz pojazdu będzie zobowiązany do pokrycia kosztów ponownego badania technicznego w przypadku braku stwierdzenia naruszeń. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b **(art. 83 ust. 1aa)** | Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców | Zgodnie z art. 83 ust. 1aa ustawy – Prawo o ruchu drogowym, opłata dodatkowa będzie naliczana, jeżeli badanie techniczne pojazdu będzie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty tego badania. W takiej sytuacji, jak się wydaje, termin kolejnego badania będzie liczony od dnia badania, a nie terminu wyznaczonej daty tego badania. Stawia to w niekorzystnej sytuacji tych posiadaczy pojazdów, którzy zapobiegawczo wykonają badania techniczne jeszcze przed wyznaczoną datą tego badania.  W związku z powyższym postuluję wprowadzenie do projektu regulacji, zgodnie z którą w przypadku wykonania badania technicznego jeszcze przed wyznaczoną datą tego badania (30 dni), to termin kolejnego badania będzie liczony od wyznaczonej daty przeprowadzonego badania. | **Uwaga została wyjaśniona.**  Projekt ustawy 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. Jednocześnie wykonanie okresowego badania technicznego nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego oraz nie później niż 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego powoduje, że termin następnego badania technicznego liczy się od wyznaczonej daty tego badania. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b **(art. 83 ust. 1aa-1ab)** | Minister – Członek Rady Ministrów, Łukasz Schreiber | W projekcie ustawy proponuje się wprowadzenie nowego obciążenia finansowego dla właścicieli lub posiadaczy pojazdów w postaci tzw. opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, tj. w przypadku przeprowadzania badania technicznego po upływie 30 dni od wyznaczonej daty tego badania. Opłata dodatkowa ma wynosić 100% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego. Należy zauważyć, że sankcje finansowe zarówno za badanie 31 dni po wyznaczonej dacie, jak i 360 dni będą takie same. Wyjaśnienia wymaga zatem, czy nie analizowano gradacji kar  w zależności od upływu okresu badania technicznego po wyznaczonej dacie, przyjmując założenie, że dodatkowe 100% będzie opłatą najwyższą. | **Uwaga została wyjaśniona.**  Wprowadzenie gradacji kar w zależności od upływu okresu przedstawienia pojazdu badania technicznego po wyznaczonej dacie było przedmiotem analizy w Ministerstwie Infrastruktury. Jednakże, takie rozwiązanie wiązałoby się z nałożeniem na przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów dodatkowego obowiązku obliczania upływu dni od wyznaczonej daty badania oraz obliczania wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w zależności od liczby dni po terminie. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b **(art. 83 ust. 1aa-1ak)** | Rzecznik Małych  i Średnich Przedsiębiorców | Zgodnie z projektowanym art. 83 ust. 1aa-1ah ustawy – Prawo o ruchu drogowym, opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie pobiera się w przypadku przeprowadzania badania technicznego po upływie 30 dni od wyznaczonej daty tego badania. Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pobiera niezależnie od opłaty za przeprowadzenie badania technicznego w wysokości odpowiadającej 100% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego. Stanowi ona co do zasady przychód Transportowego Dozoru Technicznego.  Stacje kontroli pojazdów miałyby odprowadzać opłaty dodatkowe na wyodrębniony rachunek budżetu państwa w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym kwoty zostały pobrane oraz sporządzać kwartalne sprawozdania obejmujące informacje i dane o pobranych i odprowadzonych opłatach dodatkowych.  Co istotne, o należności z tytułu opłat dodatkowych oraz odsetek za zwłokę od tych opłat stosuje się odpowiednio przepisy działu II ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa.  W ocenie Rzecznika MŚP projektowany system nakładania i egzekwowania opłaty dodatkowej zakłada wprowadzenie dodatkowych obowiązków dla SKP przy jednoczesnym przeznaczeniu 100% wpływów z tej opłaty budżetowi państwa. Jest to kolejny przykład nakładania na SKP obowiązków, które generują dodatkowe koszty (podobnie było podczas wdrażania systemu CEPIK). Powyższe jest tym bardziej dolegliwe dla SKP, że stawki opłat za badania techniczne pojazdów nie były waloryzowane od 16 lat. Dlatego zasadne i konieczne jest przeznaczenie części tej opłaty na rzecz SKP, aby mogły zrekompensować dodatkowe koszty z tym związane (przykładowo mogłoby to być między 10% a 20% z tej opłaty). W tym zakresie Rzecznik MŚP wskazał, że podczas posiedzenia Zespołu Roboczego ds. Transportu 12 listopada 2020 r. Pan Minister Rafał Weber zadeklarował, że jeżeli resort finansów wyrazi zgodę, aby część tej opłaty dodatkowej przeznaczonej na rzecz SKP, która przez to nie wpłynie na rzecz przychodów Transportowego Dozoru Technicznego, została mu zrekompensowana z budżetu państwa, to resort infrastruktury nie będzie oponował przeciwko takiemu rozwiązaniu. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  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 projekcie ustawy zaproponowano, aby opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie stanowiła przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Na tym będzie opierać się finansowanie nowego systemu nadzoru. Odnosząc się do możliwości przekazywania części opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po terminie (od 10 do 20 procent) przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów należy dokonać oceny powyższej propozycji z punktu widzenia finansów publicznych i wziąć pod uwagę przejrzystość procesu przekazywania opłaty jej beneficjentom. Zdaniem Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej „*Wprowadzenie trzeciego beneficjenta w znaczący sposób skomplikowałoby sposób rozliczeń pomiędzy budżetem państwa a TDT, a także spowodowałoby przekroczenie maksymalnych kwot przeznaczonych na dotację dla TDT. Należy zauważyć, iż TDT na wykonywanie zadań wynikających z projektu ma otrzymywać dotację z budżetu państwa. Jej wysokość będzie uzależniona m. in. od wielkości pobranych dodatkowych opłat.*  *Wzajemne rozrachunki pomiędzy TDT a budżetem państwa w zakresie przekazywania dodatkowych opłat oraz dotacji, musiałyby uwzględniać potrącenia na rzecz przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, co niewątpliwie miałoby wpływ na konieczność zwiększenia poziomu dotacji.*  *Równocześnie na przedsiębiorcę zostałby nałożony dodatkowy obowiązek obliczania kwoty nadwyżki i przekazywania jej we właściwym terminie na odpowiedni rachunek*.” W związku z powyższym, propozycja przekazywania części opłat przedsiębiorcom prowadzącym stacje kontroli pojazdów negatywnie wpłynęłaby na przejrzystość rozliczenia dotacji dla Transportowego Dozoru Technicznego. |
| MFFiPR | W art. 1 pkt 9 lit. b projektu ustawy dodawane są ust. 1aa-1ah do art. 83 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wprowadza się nową opłatę – za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Ma ona stanowić przychód TDT z przeznaczeniem na realizację nowych zadań, związanych z nadzorem nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Gdy kwota pobranych opłat przekroczy kwotę kosztów na dany rok na realizację tych zadań - kwota nadwyżki ma stanowić dochód budżetu państwa. W uzasadnieniu nie zostały przedstawione szczegółowe przesłanki przemawiające za tym, że niektóre opłaty (prowadzenie seminariów dla diagnostów, wydawanie świadectwa kompetencji diagnosty) mają być przychodem TDT, a inne (za egzaminy kwalifikacyjne) – przychodem ITS.  Opłaty z art. 83 niepowiązane z bezpośrednim działaniem Transportowego Dozoru Technicznego, w przypadku dotacyjnego modelu finansowania zadań TDT – powinny stanowić w całości wpływ budżetu państwa (wraz z odsetkami), co wymaga odpowiednich zmian w brzmieniu tego artykułu. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  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. Wymienione opłaty oraz opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie będą stanowiły przychód Transportowego Dozoru Technicznego. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b  **(art. 83 ust. 1ab  i 1af)** | MRPiT | W art. 83 ust. 1ab oraz ust. 1af projektu ustawy nakłada się na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów nowe obowiązki.  W przepisach tych proponuje się, by przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pobierał opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie tego badania. Proponuje się również, by przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów następnie odprowadzał opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego oraz sporządzał miesięczne sprawozdania obejmujące informacje i dane o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.  W związku z nałożeniem na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów ww. obowiązków wydaje się, że powinni oni otrzymywać przynajmniej prowizję od pobranych dodatkowych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.  MRPiT proponuje zatem, aby w projekcie ustawy dodać przepis na podstawie, którego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów będzie należała się określona procentowo prowizja od pobranych dodatkowych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Wysokość prowizji powinna zostać skalkulowana tak, aby rekompensować przedsiębiorcy obsługę i realizację czynności. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  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 projekcie ustawy zaproponowano, aby opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie stanowiła przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Na tym będzie opierać się finansowanie nowego systemu nadzoru.  Odnosząc się do możliwości przekazywania części opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po terminie przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów należy dokonać oceny powyższej propozycji z punktu widzenia finansów publicznych i wziąć pod uwagę przejrzystość procesu przekazywania opłaty jej beneficjentom. Zdaniem Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej „*Wprowadzenie trzeciego beneficjenta w znaczący sposób skomplikowałoby sposób rozliczeń pomiędzy budżetem państwa a TDT, a także spowodowałoby przekroczenie maksymalnych kwot przeznaczonych na dotację dla TDT. Należy zauważyć, iż TDT na wykonywanie zadań wynikających z projektu ma otrzymywać dotację z budżetu państwa. Jej wysokość będzie uzależniona m. in. od wielkości pobranych dodatkowych opłat.*  *Wzajemne rozrachunki pomiędzy TDT a budżetem państwa w zakresie przekazywania dodatkowych opłat oraz dotacji, musiałyby uwzględniać potrącenia na rzecz przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, co niewątpliwie miałoby wpływ na konieczność zwiększenia poziomu dotacji.*  *Równocześnie na przedsiębiorcę zostałby nałożony dodatkowy obowiązek obliczania kwoty nadwyżki i przekazywania jej we właściwym terminie na odpowiedni rachunek*.” W związku z powyższym, propozycja przekazywania części opłat przedsiębiorcom prowadzącym stacje kontroli pojazdów negatywnie wpłynęłaby na przejrzystość rozliczenia dotacji dla Transportowego Dozoru Technicznego. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b **(art. 83 ust. 1af pkt 2)** | KPRM | Wskazane przepisy zostały opracowane analogicznie do przepisów art. 80d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), dotyczących opłaty ewidencyjnej. Biorąc pod uwagę okres pandemii proponuje się jednoznaczne wskazanie, że sprawozdania przekazywane są elektronicznie (rekomendujemy wprowadzenie przepisu wzorowanego na art. 80d ust. 3aa w brzmieniu:  „3aa. Sprawozdania, o których mowa w ust. 1af pkt 2, opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, przekazuje się za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.”  Umożliwi to przedsiębiorcom przekazywanie sprawozdań bez konieczności kontaktu bezpośredniego z TDT bądź pocztą. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 9 lit. b **(art. 83 ust. 2a pkt 1)** | MEiN | Informacje dotyczące podmiotów niebędących przedsiębiorcami, które mogą prowadzić stację kontroli pojazdów, wymagają uaktualnienia w ramach całego projektu ustawy.  Zmiana w zakresie art. 83 ust. 2a pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym polegają na doprecyzowaniu podmiotów niebędących przedsiębiorcami, które mogą prowadzić stację kontroli pojazdów.  Zgodnie z obecnie obowiązującym brzmieniem tego przepisu, 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 przepisach prawa oświatowego, w związku z czym proponujemy następujące brzmienie art. 83 ust. 2a pkt 1: „1) szkoła, placówka kształcenia ustawicznego lub centrum kształcenia zawodowego, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów”. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 10  **(art. 83ae ust. 1)** | KPRM | KPRM proponuje rozważenie możliwości realizacji zgłaszania informacji o zatrudnieniu diagnosty lub ustaniu tego zatrudnienia za pomocą systemu teleinformatycznego centralnej ewidencji pojazdów. Pozwoliłoby to na on-linową komunikację i usprawnienie obsługi rejestru diagnostów po stronie Dyrektora TDT. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 10  **(art. 83af pkt 2)** | KPRM | Przepis wskazuje na konieczność wyeliminowania w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa bezpośredniej podległości zatrudnionego diagnosty z pracownikiem odpowiedzialnym za stan techniczny tego pojazdu, sytuacja ta dotyczy przedsiębiorcy, który jest jednocześnie posiadaczem lub właścicielem pojazdu. Przepis ten wymaga wyjaśnienia z uwagi na fakt, że w przypadku małych stacji nie jest możliwe uniknięcie sytuacji gdzie zatrudniony przez przedsiębiorcę diagnosta nie będzie bezpośrednio odpowiadał przed przedsiębiorcą. | **Uwaga została wyjaśniona.**  W celu zapewnienia diagnostom podczas wykonywania każdego badania technicznego przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów warunków do zachowania wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu, z art. 83af zostało wykreślone wyrażenie „który jest jednocześnie właścicielem lub posiadaczem badanego pojazdu”. |
| Art. 1 pkt 11 lit. b **(art. 83b ust. 2c)** | KPRM | Art. 83b określa, iż nadzór nad stacjami pełni starosta. W ust. 2c dodaje się przepis określający wymagania dla osób realizujących czynności kontrolne – wątpliwości budzi jednak zakres zadań pracowników urzędów realizujących zadania związane z nadzorowaniem stacji kontroli pojazdów oraz fakt, czy spełniają one wskazane uwarunkowania. Ponadto należy także wyjaśnić co rozumie się przez 5-letnie doświadczenie w branży motoryzacyjnej. | **Uwaga została wyjaśniona.**  W celu umożliwienia obecnym pracownikom starostw realizujących zadania związane z nadzorowaniem stacji kontroli pojazdów wykonywania czynności kontrolnych, wymagania dla osób realizujących czynności kontrolne również w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów zostały zmienione. Zmniejszono wymagania dotyczące doświadczenia z 5 do 3 lat i zrezygnowano z wyrażenia „branża motoryzacyjna”. Ponadto zakres zadań wykonywanych w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów został zmieniony. |
| MEiN | w art. 1 pkt 11 lit. b projektu ustawy w zakresie ust. 2c - w pkt 1 wyrazy „wykształcenie średnie” proponuje się zastąpić wyrazami „wykształcenie średnie branżowe albo średnie”, analogicznie jak zostało to użyte w innych przepisach tej ustawy.  Zgodnie z przepisami prawa oświatowego wykształcenie średnie branżowe posiada m.in. absolwent branżowej szkoły II stopnia, w tym branżowej szkoły II stopnia kształcącej w zawodzie związanym z naprawą i eksploatacją pojazdów (technik pojazdów samochodowych). | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 12  **(art. 83c)** | Rzecznik Małych  i Średnich Przedsiębiorców | Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców zwraca uwagę na projektowane w nowym brzmieniu art. 83c ustawy – Prawo o ruchu drogowym wyłączenie przepisów ochronnych z zakresu kontroli przedsiębiorców art. 48 ust. 1 oraz art. 5 Prawa przedsiębiorców do kontroli, o których mowa w art. 83b ust. 2 pkt 1a i 1b ustawy – Prawo o ruchu drogowym (tj. kontroli doraźnych). Należy zaznaczyć, że przepisy rozdziału 5 Prawa przedsiębiorców mają charakter gwarancyjny dla przedsiębiorców i przewidują minimum ochrony proceduralnej w zakresie działań kontrolnych ze strony organów państwowych. Dlatego Rzecznik MŚP wnosi o usunięcie z projektowanej regulacji wyłączenia stosowania do kontroli doraźnych art. 48 ust. 1 oraz art. 54 Prawa przedsiębiorców. Rzecznik MŚP wskazuje, że projektowany art. 83c ustawy – Prawo o ruchu drogowym odwołuje się również do art. 83b ust. 2 pkt 1b ustawy – Prawo o ruchu drogowym, który nie istnieje w obecnie obowiązującym stanie prawnym, jak również nie jest przewidziany do wprowadzenia przez projekt. | **Uwaga została uwzględniona**  Zostanie zachowane obecne brzmienie art. 83c, bez proponowanego w projekcie wyłączenia stosowania rozdziału 5 *ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców*. |
| MRPiT | Zgodnie z proponowanym art. 83c projektu ustawy do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (PP), z wyjątkiem art. 48 ust.  1 (tj. zawiadamiania przedsiębiorcy o zamiarze wszczęcia kontroli) oraz art. 54 (tj. zakazu równoczesności podejmowania i prowadzenia więcej niż jednej kontroli działalności przedsiębiorcy), których nie stosuje się do kontroli, o których mowa w art. 83b ust. 2 pkt 1a i 1b (tj. w ramach wykonywanego nadzoru starosta przeprowadza analizę skarg, wniosków, statystyk i wydanych zaleceń pokontrolnych, na podstawie których może wszczynać doraźne kontrole, obejmujące w całości albo w części czynności, o których mowa w 83b ust. 2 pkt 1).  Jednocześnie należy wskazać, że w proponowanej treści art. 83c projektu ustawy projektodawca odwołuje się do nieistniejącego pkt 1b w art. 83b ust. 2 projektu ustawy. Proponuje się zatem wykreślenie wyrazów „i 1b” z art. 83c projektu ustawy.  Ponadto należy wskazać, że w uzasadnieniu do projektu ustawy (strona ustawy strona 10-11) wyjaśniono jedynie, że „art. 83c dotyczący kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów wiąże się z dostosowaniem  do zmian wynikających z ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.”. Nie wskazano dlaczego wyłączono stosowanie art. 48 ust. 1 oraz art. 54 ustawy Prawo przedsiębiorców do kontroli, o których mowa art. 83b ust. 2 pkt 1a projektu ustawy.  Niezależnie od powyższego MRPiT negatywnie ocenia projektowane rozwiązanie w art. 83c. Ministerstwo nie znajduje merytorycznego uzasadnienia dla wyłączenia stosowania wskazanych zasad wykonywania kontroli działalności gospodarczej w wyniku dokonanych przez starostę analizy skarg, wniosków, statystyk i wydanych zaleceń pokontrolnych, które mogą skutkować wszczęciem kontroli doraźnych. Podkreślenia wymaga, że zarówno art. 48, jak i 54 PP zawiera katalog przesłanek uzasadniających podjęcie kontroli z wyłączeniem tych zasad. W związku z tym należy pozostawić art. 83c w obowiązującym brzmieniu. | **Uwaga została uwzględniona.**  Zmiana art. 83c została wykreślona z projektu ustawy. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83e ust. 6)** | Prezes UODO | W odniesieniu do art. 1 pkt 13 projektu ustawy, który po art. 83c ustawy – Prawo o ruchu drogowym art. 83d-83m wskazać trzeba, ze doprecyzowania wymaga art. 83e ust. 6 – „Uczestnictwo w seminariach jest potwierdzane zaświadczeniem wydawanym przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego”. Organ nadzorczy zwracając uwagę na art. 5 ust. 1 lit. c RODO i wynikającą z niego zasadę minimalizacji danych, wskazuje na konieczność wskazania zakresu danych osobowych w przedmiotowym zaświadczeniu. | **Uwaga została uwzględniona.**  Wzór przedmiotowego zaświadczenia został dodany do upoważnienia ustawowego, o którym mowa w projektowanym art. 84b ust. 1. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83f ust. 1)** | MRPiT | W art. 83f ust. 1 projektu ustawy proponuje się, aby działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów była działalnością regulowaną w rozumieniu ustawy Prawo przedsiębiorców i wymagała uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.  Jednocześnie w uzasadnieniu do projektu ustawy (strona 11) wskazano jedynie, że „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.”  Obecnie ośrodki szkolenia diagnostów nie są działalnością regulowaną. W związku z powyższym projektowany przepis wprowadza ograniczenia w odniesieniu do prowadzenia działalności gospodarczej w formie ośrodków szkolenia diagnostów.  Zatem konieczne jest przedstawienie szczegółowych wyjaśnień dlaczego prowadzenie ośrodka szkolenia diagnostów będzie działalnością regulowaną. Niezależnie od tego wyjaśnienia wymagałoby, czy obecnie prowadzone ośrodki szkolenia diagnostów otrzymałyby wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, czy też nie każdy z tych ośrodków będzie mógł taki wpis otrzymać, a co za tym idzie będzie musiał być zamknięty. | **Uwaga została wyjaśniona.**  Obecnie prowadzenie ośrodka szkolenia diagnostów nie zostało sklasyfikowane jako rodzaj działalności gospodarczej. Dlatego nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że „*projektowany przepis wprowadza ograniczenia w odniesieniu do prowadzenia działalności gospodarczej w formie ośrodków szkolenia diagnostów*.” Mając na względzie, że ośrodki szkolenia diagnostów będą prowadziły szkolenia dla kandydatów oraz warsztaty doskonalenia zawodowego zasadne jest, aby prowadzenie ośrodka szkolenia diagnostów było działalnością regulowaną.  Innym przykładem działalności regulowanej, oprócz prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest prowadzenie ośrodka szkolenia kierowców. Zgodnie z art. 28 *ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1268, z późn. zm.) działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów *ustawy z dnia 6 marca 2018 r.  – Prawo przedsiębiorców* i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców.  Mając na względzie, że działalność ta nie podlega w tym momencie żadnej kontroli ani też nadzorowi, nie funkcjonuje rejestr ośrodków szkolenia diagnostów, Minister Infrastruktury nie posiada oficjalnych i rzetelnych danych dotyczących np. liczby ośrodków szkolenia diagnostów i wykładowców prowadzących w nich zajęcia. Wobec powyższego, nie można jednoznacznie stwierdzić, czy obecnie prowadzone ośrodki szkolenia diagnostów spełniają wymagania określone w projektowanych przepisach. Natomiast obecnie prowadzone ośrodki szkolenia diagnostów nie otrzymałyby wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83f ust. 5)** | Prezes UODO | W ocenie organu nadzorczego dookreślenia wymaga art. 83f ust. 5 ustawy, regulujący rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Przepis ten powinien również regulować sposób prowadzenia rejestru w szczególności czy jest on prowadzony w systemie teleinformatycznym, a jeśli tak czy stanowi on część składową rejestru, o którym mowa w projektowanym art. 83k ustawy – Prawo o ruchu drogowym, prowadzonym przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. | **Uwaga została uwzględniona.**  W art. 83f ust. 5 projektu ustawy doprecyzowano, że rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów będzie prowadzony w systemie teleinformatycznym. Rejestr przedsiębiorców ośrodków szkolenia diagnostów nie stanowi części składowej rejestru diagnostów, o którym mowa w art. 83k projektu ustawy. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83f ust. 5)** | Prezes UODO | Należy zwrócić uwagę, że w analizowanym projekcie brak jest określenia okresów przechowywania danych osobowych w rejestrach/systemie (np. art. 83f ust. 5 ustawy stanowiący o rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów nie zawiera takich informacji). Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. e RODO dane osobowe powinny być przechowywane w formie umożliwiającej identyfikację osoby, której dane dotyczą, przez okres nie dłuższy, niż jest to niezbędne do celów, dla realizacji których dane te są przetwarzane. Ustalenie okresu retencji jest więc niezbędne oraz uzależnione od celu dla jakiego dane osobowe są przetwarzane. Po zakończeniu przetwarzania, dane powinny zostać usunięte, zanonimizowane (ewentualnie przekazane podmiotowi uprawnionemu ustawowo do ich przejęcia od administratora). Projektodawca nie określił w projekcie okresów przechowywania danych osobowych, co wymaga uzupełnienia. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów będzie prowadzony w systemie teleinformatycznym przez starostę właściwego ze względu na miejsce wykonywania działalności gospodarczej. Portal e-Starosta zostanie rozszerzony o rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Zakłada się, że będą stosowane odpowiednie środki techniczne i organizacyjne w celu ochrony praw i wolności osób, których dane dotyczą i nie będzie potrzeby określenia okresów przechowywania danych osobowych. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83h ust. 3 pkt 2)** | MEiN | W art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 83h proponuje się w ust. 3 nadać następujące brzmienie pkt 2:  „2) ukończyła szkolenie dla kandydatów na diagnostów potwierdzone zaświadczeniem o jego ukończeniu, albo posiada dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplom technika albo tytuł zawodowy technika w zawodach związanych z motoryzacją, albo ukończyła studia wyższe na kierunku, dla którego program kształcenia przewiduje efekty kształcenia odpowiadające efektom szkolenia wymaganym w programie szkolenia kandydatów na diagnostów określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1;”  Obecnie ukończenie szkoły prowadzącej kształcenie zawodowe nie jest tożsame z posiadaniem potwierdzonych kwalifikacji zawodowych. Dokumentami potwierdzającymi kwalifikacje zawodowe są m.in. dyplom zawodowy oraz dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe.  Jednocześnie uprzejmie informuję, że wskazanie w pkt 2 odesłania do podstawy programowej oznaczałoby, że nie będą objęte tymi regulacjami osoby, które rozpoczęły kształcenie na początku lat 90-tych 20 wieku oraz wcześniej. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83h ust. 4 pkt 3 i 4)** | MEiN | W ust. 4 proponuje się nadać następujące brzmienie pkt 3 i 4:  „3) wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowany łącznie rok praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów – w przypadku osób posiadających dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe w zawodzie technik pojazdów samochodowych, albo  4) wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowane łącznie 3 lata praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów – w przypadku osób posiadających dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplom technika albo tytuł zawodowy technika w zawodzie związanym z motoryzacją.”.  Posiadanie dokumentu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe nie można uznać za wykształcenie lub praktykę. Proponuje się, aby dokumenty te zostały wymienione w ust. 3 pkt 2, natomiast w ust. 4 pkt 3 i 4 wskazać poziom wykształcenia oraz wymiar praktyki w zależności od posiadanego dokumentu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83h ust. 6)** | MEiN | W ust. 6 proponujemy uwzględnić również praktyki zawodowe, które obowiązkowo odbywają uczniowie technikum oraz branżowej szkoły II stopnia (zgodnie z podstawą programową kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego, uczniowie kształcący się w zawodzie technik pojazdów samochodowych w technikum muszą odbyć w trakcie nauki łącznie 8 tygodni praktyki zawodowej, natomiast w branżowej szkole II stopnia – łącznie 4 tygodnie praktyki zawodowej).  W związku z powyższym, proponuję następujące brzmienie ust. 6:  „6. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 4 pkt 1-3, wlicza się odpowiednio praktykę objętą programem kształcenia na studiach albo praktyki zawodowe objęte programem nauczania zawodu technik pojazdów samochodowych pod warunkiem, że praktyka jest odbywana na podstawie umowy dotyczącej praktyki zawartej między odpowiednio uczelnią albo szkołą, a stacją obsługi pojazdów, stacją kontroli pojazdów, zakładem (warsztatem) naprawy pojazdów lub podmiotem, o którym mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1, albo na podstawie umowy o praktykę absolwencką.” | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83h ust. 7)** | MON | W art. 1 pkt 13, części dotyczącej projektowanego brzmienia art. 83h ust. 7 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.) proponuje się nadać brzmienie:  *„7. Do okresu praktyki, o której mowa w ust. 4, wlicza się okres służby policjanta,* ***żołnierza Żandarmerii Wojskowej****, funkcjonariusza Straży Granicznej i funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej oraz okres zatrudnienia na stanowisku inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli do wykonywania zadań należała drogowa kontrola techniczna."*  Powyższy przepis określa jeden z wymogów jakie musi spełnić kandydat na diagnostę. Proponowana zmiana ułatwi w przyszłości żołnierzom Żandarmerii Wojskowej nabycie uprawnień diagnosty. Praktyka w rozumieniu projektowanej nowelizacji jest realizowana przez żołnierzy Żandarmerii Wojskowej o specjalności Ruchu Drogowego podczas codziennej służby. Ponadto wskazać należy, iż udział w kursie na diagnostę podniesie poziom wiedzy i umiejętności niezbędnych do realizacji czynności związanych z kontrolą stanu technicznego pojazdów. Proponowana zmiana umożliwi również udział w kursie na diagnostę byłym żołnierzom Żandarmerii Wojskowej. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83j)** | Minister-Członek Rady Ministrów, Koordynator Służb Specjalnych | Przedmiotowy projekt ustawy zawiera zmiany mające na celu wprowadzenie do  polskiego porządku prawnego rozwiązań służących stworzeniu spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów. Projektowane regulacje stanowią, iż Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego oraz pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego będą uprawnieni do prowadzenia czynności kontrolnych w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych w rozumieniu ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.  U. z 2020 r. poz. 110. z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, również na stacjach kontroli pojazdów prowadzonych przez służby, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt. 1 ustawy.  Przedmiotowy projekt w art. 1 pkt 13 wprowadza zmiany polegające na dodaniu w ustawie art. 83d-83m. Projektowany art. 83j w ust. 5 wskazuje, iż w ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego mają prawo żądania od przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli, jak również prawo wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są przeprowadzane badania techniczne w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych.  Należy wskazać, iż 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 ww. czynności kontrolnych, o których mowa w projektowanym art. 83j ust. 5 ustawy, powinny przysługiwać odpowiednim służbom w ramach nadzoru nad stacjami kontrolnymi 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 Transportowego Dozoru Technicznego.  Mając na uwadze powyższe, proponuję dodanie w art. 83j po ust. 2 kolejnych jednostek redakcyjnych w następującym brzmieniu (robocze oznaczenie ustępów):  *„2a. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez podmioty, o których mowa* w *art. 86 ust. 1, sprawują odpowiednio Minister Obrony Narodowej, minister właściwy do spraw wewnętrznych, Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szef Agencji Wywiadu, Szef Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szef Służby Wywiadu Wojskowego, Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendant Służby Ochrony Państwa oraz Szef Krajowej Administracji Skarbowej.*  *2b. Do czynności kontrolnych* w *ramach nadzoru, o którym mowa* w *ust. 2a, przepisy ust.* *5* *i 6 stosuje się odpowiednio.*” | **Uwaga została uwzględniona.**  Propozycja przepisu została ujęta w innej jednostce redakcyjnej projektu. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83j ust. 7 + art. 13 + uzasadnienie)** | Minister-Członek Rady Ministrów, Łukasz Schreiber | Zgodnie z projektem ustawy *„Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w danym roku kalendarzowym obejmuje kontrolą w ramach sprawowanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych nie mniej niż 0,3 % liczby badań technicznych przeprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzedzającym”.* Uzasadnienie wskazuje natomiast, że *„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”.*  Należy wskazać, że zgodnie z art. 13 projektu ustawy w latach 2021–2030 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym wejścia w życie niniejszej ustawy wyniesie 219 619 228,00 zł. Zatem zważywszy na takie koszty budżetowe – można oczekiwać, że nowy system kontroli prawidłowości przeprowadzania badań technicznych, powinien być znacznie bardziej efektywny od obecnego. Szczegółowego wyjaśnienia wymaga zatem, ile działań kontrolnych jest prowadzonych obecnie w skali kraju, jak nowy system wpłynie na wzrost efektywności oraz co oznacza sformułowanie, że zaproponowane rozwiązanie jest *„mniej restrykcyjne dla diagnostów”.* | **Uwaga została wyjaśniona.**  W dniu 4 kwietnia 2017 r. Najwyższa Izba Kontroli (NIK) opublikowała informację o wynikach kontroli „*Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego (P/16/028)”.* Głównym celem kontroli była ocena prawidłowości i skuteczności działań starosty jako organu dopuszczającego pojazdy do ruchu drogowego. Najwyższa Izba Kontroli negatywnie oceniła działalność skontrolowanych organów dopuszczających pojazdy do ruchu. Ocena powyższa dotyczyła sprawowania nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, jak i zatrudnionymi w nich diagnostami, a także wydawania uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów.  Pomimo bardzo negatywnych wyników kontroli z 2009 r. jakość działań dotyczących badań technicznych pojazdów oraz stacji kontroli pojazdów wykonywanych na poziomie samorządowym nie uległa poprawie, a wręcz ich jakość została jeszcze bardziej obniżona. Najwyższa Izba Kontroli stwierdziła, że nadzór nad stacjami kontroli pojazdów prowadzony był nierzetelnie i z naruszeniem przepisów prawa, np. nieprawidłowo wykonywano obowiązki z zakresu przeprowadzania okresowych kontroli w stacjach kontroli pojazdów, w tym przede wszystkim w ramach corocznych kontroli; nie dokonywano wymaganego sprawdzenia prawidłowości wykonywania badań technicznych przez diagnostów, a w przypadku takich sprawdzeń, nie kwestionowano nieprawidłowego przeprowadzania badań, w tym przy użyciu urządzeń kontrolno-pomiarowych niespełniających wymagań. Ustalono, że 59% przypadków tak przeprowadzonych badań zostało zakończonych dopuszczeniem pojazdu do ruchu drogowego.  Wnioski poruszane w informacji Najwyższej Izby Kontroli znajdują swoje odzwierciedlenie w przygotowanym przez Ministerstwo Infrastruktury *projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw*. Nowy system kontroli prawidłowości przeprowadzania badań technicznych powinien być znacznie bardziej efektywny od obecnego, wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz uszczelnienie systemu badań technicznych.  Odnosząc się do wyjaśnienia ile działań kontrolnych jest prowadzonych obecnie w skali kraju należy podkreślić, że zgodnie z art. 83b ust. 1 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta, który w ramach sprawowanego nadzoru co najmniej raz w roku przeprowadza kontrole stacji kontroli pojazdów. Należy zauważyć, że obecnie nie są przeprowadzane tak szczegółowe działania kontrolne jak przedstawione w projekcie ustawy.  Natomiast sformułowanie „mniej restrykcyjne dla diagnostów” wiąże się z mniejszą liczbą kontroli niż planowano pierwotnie. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83j ust. 14)** | KPRM | W dodawanym w art. 1 pkt 13 art. 83j ust. 14 przewiduje się informowanie przez Dyrektora TDT o zawieszeniu, przywróceniu oraz cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty. Doprecyzowania wymaga termin informowania przedsiębiorcy przez Dyrektora TDT – takie powiadomienie mogłoby być realizowane za pomocą funkcjonalności panelu komunikacyjnego dostępnej w ramach CEP, którą mogliby zaimplementować producenci oprogramowania dla SKP. W takim przypadku SKP miałaby natychmiastowe powiadomienie. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Doprecyzowany został termin informowania przedsiębiorcy przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego o zawieszeniu, przywróceniu oraz cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83k)** | KPRM | Wskazuje się, iż Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi rejestr diagnostów w systemie teleinformatycznym. W rejestrze tym gromadzone są dane, które niemalże w identycznym zakresie mają być również gromadzone w centralnej ewidencji pojazdów. Wobec tego pod rozwagę należy poddać kwestię związaną z doprecyzowaniem w jakim systemie teleinformatycznym prowadzony jest rejestr diagnostów. Wydawałoby się rozwiązaniem gwarantującym optymalizację kosztów prowadzenie ww. rejestru w systemie teleinformatycznym centralnej ewidencji pojazdów. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Dane o diagnostach będą przekazywane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do centralnej ewidencji pojazdów. Zgodnie z projektowanymi przepisami Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie prowadził rejestr diagnostów w systemie teleinformatycznym.  Rejestr diagnostów prowadzony przez Transportowy Dozór Techniczny umożliwi weryfikację czy diagnosta posiada świadectwo kompetencji diagnosty i jest w rejestrze diagnostów. Rejestr diagnostów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie wskazanych danych a dostęp do centralnej ewidencji pojazdów jest ograniczony zarówno do określonych podmiotów jak i określonego zakresu. |
| Art. 1 pkt 16 **(art. 84b ust. 1 pkt 7)** | Prezes UODO | Doprecyzowania wymaga projektowany art. 84b ust. 1 pkt 7 w zakresie uzupełnienia o okres przechowywania dokumentacji przez ośrodki szkolenia diagnostów, zgodnie z zasadą wynikającą z art. 5 ust. 1 lit. e RODO („ograniczenie przechowywania”). | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 19 **(art. 140mc ust. 1 i 140md ust. 1)** | Rzecznik Małych  i Średnich Przedsiębiorców | Zgodnie z projektowanym art. 140mc ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, *przedsiębiorca i inny podmiot prowadzące stacje kontroli pojazdów, którzy wbrew obowiązkowi określonemu w art. 83ad dopuszczają do przeprowadzenia badania technicznego:*  *1) przez osobę niebędącą diagnostą,*  *2) niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem lub sposobem jego przeprowadzenia,*  *3) bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub bez wymaganych warunków lokalowych*  *- podlegają karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł.*  Zgodnie zaś z projektowanym art. 140md ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, *diagnosta, który wbrew obowiązkowi określonemu w art. 83h ust. 2 przeprowadza badanie techniczne:*  *1) niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem lub sposobem jego przeprowadzenia,*  *2) bez użycia wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego*  *- podlega karze pieniężnej w wysokości do 2000 zł.*  Zgodnie z art. 83h ust. 2, *diagnosta przeprowadza badanie techniczne zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem jego przeprowadzenia oraz przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.*  Dodatkowo, zgodnie z projektowanym art. 83j ust. 12 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, *rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest:*  *1) przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego;*  *2) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu niezgodnego ze stanem faktycznym lub dokonanie wpisu w dowodzie rejestracyjnym albo pozwoleniu czasowym niezgodnego ze stanem faktycznym,*  co będzie pociągało dla diagnosty sankcję w postaci cofnięcia świadectwa kompetencji diagnosty.  W ocenie Rzecznika MŚP, projektodawca osiągnie skutek w postaci zagwarantowania przestrzegania wprowadzanych obowiązków poprzez rygor sankcji nakładanych na diagnostów, łącznie z możliwością cofnięcia uprawnień do wykonywania zawodu (tryb cofnięcia uprawnień powinien kończyć się prawomocnością). Należy bowiem zwrócić uwagę, że projekt zakłada zagwarantowanie niezależności diagnostów, nie sposób zatem zakładać, że ewentualne naruszenia będą wynikały również z nieuczciwych praktyk SKP. Dlatego wydaje się nieadekwatne i nieproporcjonalne wprowadzanie kar za te same naruszenia dla SKP, które mogą być całkowicie nieświadome zatrudniania np. „nieuczciwych diagnostów”.  W tym miejscu przypomnieć należy, że zgodnie z zasadami wyrażonymi art. 67 Prawa przedsiębiorców, opracowując projekt aktu normatywnego określającego zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej dokonuje się m.in. oceny przewidywanych skutków społeczno-gospodarczych, w tym oceny wpływu na mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców oraz analizy zgodności projektowanych regulacji z przepisami Prawa przedsiębiorców.  W związku z powyższym, w ocenie Rzecznika MŚP projektowane regulacje w zakresie nakładania kar pieniężnych na SKP powinny zostać ograniczone. | **Uwaga została uwzględniona.**  Przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów nie będzie bezpośrednio odpowiadał za prawidłowość wykonywania przez diagnostę badań technicznych. Z projektowanego art. 140mc ust. 1 został wykreślony pkt 2, czyli przeprowadzenie badania technicznego niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem lub sposobem jego przeprowadzenia. |
| Art. 1 pkt 19  **(art. 140mc ust. 2 + uzasadnienie)** | Minister-Członek Rady Ministrów, Łukasz Schreiber | Z art. 1 pkt 19 projektu ustawy wynika, że *„nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec przedsiębiorcy i innego podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli okoliczności sprawy i dowody wskazują, że przedsiębiorca albo inny podmiot: dochowali należytej staranności w realizacji obowiązków, o których mowa w art. 83ad, lub nie mieli wpływu na powstanie naruszenia”*. Szczegółowego omówienia w *Uzasadnieniu* projektu ustawy wymaga *ratio legis* przedmiotowej regulacji, w tym wyjaśnienia co oznacza sformułowanie *„nie mieli wpływu na powstanie naruszenia”.* | **Uwaga została wyjaśniona.**  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, np. 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. |
| **Art. 4** | MFFiPR | W art. 4 projektu przewidziano możliwość otrzymania przez TDT dotacji z budżetu państwa. Dotacje stanowią instrument finansowy podlegający szczególnym zasadom zarówno w zakresie ewidencji księgowej, jak i zasad ich rozliczania. Szczegółowy sposób ich  udzielania i rozliczania reguluje ustawa o finansach publicznych. Dlatego zaproponowane przepisy powinny być z nią spójne.  Zaproponowany przepis art. 4 nie spełnia wymagań dla przepisów statuujących udzielanie dotacji z budżetu państwa, dlatego też powinien zostać uzupełniony o poniższe kwestie:  **-** należy jednoznacznie wskazać, że dotacji udziela minister właściwy do spraw transportu;  **-** ustawa nie określa czy mamy do czynienia z dotacją celową, podmiotową czy przedmiotową – należy to doprecyzować. W mojej ocenie powinna to być dotacja celowa;  **-** w kontekście projektowanego przepisu ust. 1c należy pamiętać, że zgodnie z art. 168 ustawy o finansach publicznych, zwrot niewykorzystanej dotacji następuje do 31 stycznia następnego roku;  **-** należy wskazać w przepisach końcowych, w jaki sposób będzie kalkulowana dotacja na rok 2021. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  W zakresie art. 4 projektu ustawy jednoznacznie wskazano, że dotacji udziela minister właściwy do spraw transportu oraz doprecyzowano, że będzie to dotacja celowa. Zgodnie z nowym brzmieniem ust. 1c Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przedstawia w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne rozliczenie z otrzymanej w poprzednim roku budżetowym. Dotacja z budżetu państwa na dofinansowanie realizacji zadań dla Transportowego Dozoru Technicznego w 2022 roku zostanie udzielona w wysokości określonej w art. 13 pkt 1 projektu ustawy. Dodatkowo zgodnie z art. 14 projektu ustawy pierwszy plan finansowy Transportowego Dozoru Technicznego uwzględniający skutki wejścia w życie niniejszej ustawy sporządzany jest w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie ustawy i przedstawiany do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw transportu. |
| **Art. 7 ust. 14** | Prezes UODO | Organ nadzorczy wskazuje na konieczność uzupełnienia projektowanego art. 7 ust. 14 ustawy stanowiącego o tym, że „Starosta, który wydał albo cofnął diagnoście uprawnienie, przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego wykaz w postaci elektronicznej zawierający imię i nazwisko diagnosty, jego numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, datę urodzenia, numer uprawnienia, zakres uprawnienia, datę wydania uprawnienia albo datę cofnięcia uprawnienia (…)” o informacje w jaki sposób te dane są przekazywane (poprzez system/rejestr/skrzynkę elektroniczną czy innym kanałem). Administrator – który realizował będzie wprowadzane przepisy prawa – odpowiada za bezpieczeństwo przetwarzanych danych, co wiąże się z zastosowaniem odpowiednich zabezpieczeń systemowych w celu zapewnienia poufności, integralności, dostępności i odporności systemów oraz ochrony danych przed ich udostępnieniem osobom nieupoważnionym, uszkodzeniem lub zniszczeniem. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| KPRM | Przepis art. 80b ust. 1 pkt 24 przewiduje gromadzenie w CEP informacji o diagnostach. W takim przypadku konieczne jest zapewnienie kompletności danych w ewidencji poprzez ich przekazanie przez Dyrektora TDT do CEP. Przepis taki był uprzednio w procedowanym projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych (UC65). | **Uwaga została uwzględniona.**  Projekt został uzupełniony o przepis zapewniający przekazanie przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego informacji o diagnostach do centralnej ewidencji pojazdów. |
| Minister do Spraw UE | Na podstawie art. 7 ust. 14 projektu ustawy starosta, który wydał albo cofnął diagnoście uprawnienie, przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego wykaz w postaci elektronicznej zawierający imię i nazwisko diagnosty, jego numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, datę urodzenia, numer uprawnienia, zakres uprawnienia, datę wydania uprawnienia albo datę cofnięcia uprawnienia, w przypadku uprawnień wydanych albo cofniętych.  Z kolei zgodnie z projektowanym art. 80b ust. 1 pkt 24 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (art. 1 pkt 5 projektu ustawy) w centralnej ewidencji pojazdów gromadzi się następujące dane o diagnostach:   * imię i nazwisko, * numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, * numer ewidencyjny, * numer dokumentu uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych, * informacje o statusie uprawnień diagnosty do wykonywania badań technicznych, * kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony.   We wskazanej ewidencji nie będzie zatem wpisywana data urodzenia danego diagnosty. Również w rejestrze diagnostów, który ma prowadzić na podstawie projektowanego art. 83k ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (art. 1 pkt 13 projektu ustawy) dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, nie będzie gromadzona informacja o dacie urodzenia tych osób. Przetwarzaniu w tym rejestrze będą bowiem podlegać numer ewidencyjny, imię i nazwisko, numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - seria, numer i nazwa dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwa państwa, które wydało ten dokument, adres zamieszkania oraz numer świadectwa kompetencji diagnosty (projektowany art. 83k ust. 2 pkt 1 ustawy – Praw o ruchu drogowym).  W związku z tym ponownej analizy wymaga niezbędność przekazywania dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego przez starostów informacji o dacie urodzenia tych osób. Przypominam, że zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych)* dane osobowe muszą być adekwatne, stosowne oraz ograniczone do tego, co niezbędne do celów, w których są przetwarzane („minimalizacja danych”). Oznacza to, że katalogi przetwarzanych danych osobowych powinny być ograniczone do tego, co konieczne. Jeśli przetwarzanie informacji o dacie urodzenia diagnostów nie jest niezbędne do założonego celu, należy dokonać odpowiedniej zmiany art. 7 ust. 14 projektu ustawy. | **Uwaga została uwzględniona.**  Projektowany art. 80b ust. 1 pkt 24 został uzupełniony o gromadzenie w centralnej ewidencji pojazdów informacji o dacie urodzenia diagnosty w przypadku osób nieposiadających numeru PESEL. Taką samą zmianę wprowadzono w art. 83k ust. 2 pkt 1 dotyczącym rejestru diagnostów. |
| **Art. 9** | MSWiA | Z zakresu przedmiotowego art. 9 ww. projektu należy wyłączyć zarejestrowane pojazdy zabytkowe, których oznaczenie i wyposażenie stosowane jest w obecnie używanych pojazdach uprzywilejowanych. Z punktu widzenia zasad ochrony porządku i bezpieczeństwa publicznego nie budzi bowiem wątpliwości, iż tak oznakowane i wyposażone „pojazdy zabytkowe” (np. współczesne marki samochodów wzorowane na radiowozy policyjne) nie powinny uczestniczyć w ruchu po drogach publicznych. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W opinii Ministerstwa Infrastruktury osiągnięcie celu jakim jest wyłączenie z ruchu po drogach publicznych pojazdów zabytkowych, których oznaczenie i wyposażenie stosowane jest w obecnie używanych pojazdach uprzywilejowanych, nie wymaga zmiany definicji pojazdu zabytkowego, jak również zmiany art. 9 projektu. Jednocześnie, zaproponowana zmiana art. 9 wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Art. 11** | KPRM | Przepis wydaje się zbędny w świetle wprowadzonego art. 86b. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Artykuł 11 jest niezbędny, ponieważ wywiera istotny wpływ na prawo materialne. Prowadzenie Krajowego Punktu Kontaktowego do spraw badań technicznych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego będzie możliwe dopiero po jego utworzeniu. |
| **Art. 11 + tabela zgodności** | Minister do Spraw UE | 1. W dołączonej do projektu ustawy tabeli zbieżności w odniesieniu do niektórych przepisów dyrektywy 2014/45/UE wskazano, że nie wymagają one transpozycji. W odniesieniu do części przepisów nie można się zgodzić z takim stwierdzeniem, bowiem fakt, że nie ma konieczności podejmowania działań legislacyjnych nie oznacza, że nie wymagają one transpozycji. Mając powyższe na względzie należy uzupełnić tabelę zbieżności o przepisy wdrażające art. 15 ust. 2 dyrektywy oraz art. 22 ust. 2 dyrektywy.   W odniesieniu do art. 15 ust. 2 dyrektywy (zgodnie z którym państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich zmianach w zakresie funkcjonowania krajowych punktów kontaktowych) zasadne jest wskazanie sposobu realizacji tego obowiązku w kontekście art. 11 projektu, na podstawie którego tworzy się Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych, a także podmiotu upoważnionego do jego wykonania.  Co do art. 22 ust. 2 dyrektywy (zgodnie z którym wymogi określone w załączniku V stosuje się najpóźniej od dnia 1 stycznia 2023 r.) niezbędne jest natomiast albo wskazanie obowiązujących przepisów, które w ocenie projektodawcy zapewniają już wdrożenie tego przepisu albo wyjaśnienie, w jaki sposób planowane jest zapewnienie stosowania wspomnianych wymogów w terminie wynikającym z art. 22 ust. 2 dyrektywy. | **Uwaga została uwzględniona.**  Tabela zgodności została uzupełniona w zakresie art. 15 ust. 2 i art. 22 ust. 2 *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE*. |
| **Art. 15** | KPRM | Termin wejścia w życie projektu ustawy określony w art. 15 na 1 stycznia 2021 r. jest niemożliwy do realizacji w kontekście niezbędnych prac do wykonania po stronie zarówno części centralnej SI CEPIK jak również po stronie systemów dziedzinowych obsługujących realizację zadań SKP. W czasie procedowania wspomnianego wyżej projektu po numerem UC65 wskazywano, iż zapewnienie dostosowania funkcjonalności CEPiK szacowane jest na okres jednego roku. Mając na względzie zaplanowane już prace do końca października 2021 r. data wejścia w życie przepisów związanych z funkcjonalnością CEP powinna wskazywać termin  1 stycznia 2022 r. W szczególności dotyczy to gromadzenia danych o diagnostach. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Minister-Członek Rady Ministrów, Łukasz Schreiber | Ustawa ma wejść w życie, co do zasady, z dniem 1 stycznia 2021 r. Zważywszy na aktualny stan prac legislacyjnych – termin ten powinien ulec zmianie. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| **Uzasadnienie** | KPRM | Na stronie 4 czwarty akapit zdanie trzecie KPRM proponuje wskazać, iż „proponowane przepisy uwzględniają Dyrektora TDT jako podmiot obowiązany do wprowadzania danych o diagnostach do centralnej ewidencji pojazdów”. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| **Uzasadnienie** | Minister-Członek Rady Ministrów, Łukasz Schreiber | W *Uzasadnieniu* projektu ustawy wskazuje się w szczególności, że „*wejście w życie projektowanej ustawy z dniem 1 stycznia 2021 r. zapewni odpowiednie vacatio legis na dostosowanie jednostek  do nowych obowiązków wynikających z ustawy, jednocześnie umożliwi ustalenie w ustawie budżetowej na 2021 r. wysokości dotacji celowej dla TDT na wykonywanie nowych zadań wynikających z projektowanej ustawy, a tym samym umożliwi ich finansowanie z budżetu państwa”*. Jednocześnie zgodnie z projektem ustawy w roku 2021 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym wejścia w życie niniejszej ustawy ma wynieść 32 464 648,00 zł. Wyjaśnienia wymaga, czy powyższe wydatki zostały *„zabezpieczone”* w projekcie ustawy budżetowej na rok 2021. | **Uwaga została wyjaśniona.**  W ustawie budżetowej na rok 2021 zostały zabezpieczone środki budżetu państwa w rezerwie celowej na sfinansowanie nowych zadań nakładanych na Transportowy Dozór Techniczny. |
| **OSR** | KPRM | Ocena skutków regulacji nie uwzględnia w pkt ministra właściwego do spraw informatyzacji, który jest administratorem danych i informacji gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Projekt ustawy wprowadza regulacje, które wymagają dostosowania systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów do obsługi nowych procesów i rozszerzenia zakresu danych gromadzonych w tej ewidencji. OSR należy uzupełnić w tym zakresie. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| **OSR** | KPRM | Konieczne jest również uzupełnienie pkt 6 w zakresie źródła finansowania wymaganych zmian w SI CEPIK. KPRM wyjaśnia, iż koszty realizacji zmian po stronie centralnej systemu CEPIK zostaną pokryte ze środków Funduszy – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Na tym etapie nie jest możliwe określenie kosztów zmian z uwagi na to, iż przepisy niniejszego projektu nie precyzują kluczowych dla funkcjonalności systemu elementów sposobu komunikacji pomiędzy TDT a CEPiK w szczególności w kontekście wykonywania ponownego badania technicznego pod nadzorem TDT. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| **OSR** | Koordynator Oceny Skutków Regulacji | Wydatki i przychody TDT związane z nadzorem nad badaniami technicznymi pojazdów i diagnostami wymagają wykazania w tabeli w punkcie 6 OSR. Konieczne jest wykazanie w tabeli:   * 1. wartości oszacowanych wydatków TDT w poszczególnych latach związanych z nowymi zadaniami (wszystkie podane w ocenie wpływu założenia i koszty cząstkowe powinny sumować się do kwot wydatków TDT wykazanych w tabeli);   2. wartości planowanych przychodów TDT łącznie z dofinansowaniem zadań w postaci dotacji z budżetu państwa;   3. skutków finansowych dla TDT w taki sposób, aby z tabeli wynikało uzasadnienie wysokości projektowanych w każdym roku limitów wydatków z budżetu państw. | **Uwaga została uwzględniona.**  Tabela w punkcie 6 oceny skutków regulacji została uzupełniona o wartość oszacowanych wydatków Transportowego Dozoru Technicznego w poszczególnych latach związanych z nowymi zadaniami. Jednocześnie należy wyjaśnić, że wartość wydatków ogółem, wydatków budżetu państwa, wydatków Transportowego Dozoru Technicznego oraz planowanych przychodów Transportowego Dozoru Technicznego łącznie z dofinansowaniem zadań w postaci dotacji z budżetu państwa będzie stanowiła ta sama kwota w danym roku. W wydatkach budżetu państwa wskazano kwotę maksymalną, która może być niższa w zależności od przychodów uzyskanych przez Transportowy Dozór Techniczny z opłat za badania techniczne pojazdów przeprowadzone po wyznaczonej dacie, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty i opłat za uczestnictwo w seminariach. Tym samym od wyżej wymienionych opłat uzależnione są skutki finansowe dla Transportowego Dozoru Technicznego.  Należy zauważyć, że zgodnie z założeniem projektu ustawy, głównym mechanizmem finansującym nowe zadania powierzone Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego jest opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie. Pomimo założenia, że w pierwszych trzech latach funkcjonowania nowego systemu procentowy udział pojazdów przedstawionych do badań technicznych po wyznaczonej dacie oszacowano na poziomie 0,5% liczby przeprowadzonych w danym roku badań technicznych, nie można wykluczyć, że rzeczywisty procentowy odsetek tych pojazdów będzie mniejszy od założonego. Zgodnie z założeniami projektu ustawy nowe przepisy mają przyczynić się do poprawy stanu technicznego pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym m.in. przez zdyscyplinowanie właścicieli pojazdów do przedstawiania ich do badań technicznych w wyznaczonych terminach. Dlatego w celu zapewnienia funkcjonowania systemu nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych wprowadzono maksymalny limit wydatków budżetu państwa (dotacji z budżetu państwa) na poziomie kosztów i wydatków ponoszonych przez Transportowy Dozór Techniczny związanych z wykonywaniem nowych zadań. |
| **OSR** | Koordynator Oceny Skutków Regulacji | W zakresie liczby pracowników potrzebnych do wykonywania zadań powierzonych Dyrektorowi TDT, podano w ocenie wpływu, że do wykonywania nowych obowiązków nadzorczych niezbędnych jest 148 pracowników. Jednocześnie wskazano na 85 pracowników obecnie zajmujących się sprawdzaniem SKP w ramach porozumień ze starostami oraz egzaminowaniem kandydatów na diagnostów. Konieczne jest wyjaśnienie czy przewiduje się przesunięcia obecnych pracowników TDT do nowych zadań, tj. omówienie:   * 1. czy nadal 85 pracowników TDT będzie wykonywać sprawdzenia SKP w ramach porozumień ze starostami;   2. czy osoby zajmujące się egzaminowaniem kandydatów na diagnostów – wobec braku zadań (i dochodów TDT z tego tytułu) zostaną przesunięte do nowych zadań (ile to jest osób);   3. ile nowych osób z rynku pracy trzeba będzie zatrudnić. | **Uwaga została wyjaśniona.**  a. Zgodnie z przepisami *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wykonuje m.in. sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w ramach prowadzonego postępowania związanego z wydaniem poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych, jak i przeprowadza czynności kontrolne na zasadach określonych w podpisanych ze starostami porozumieniach dotyczących powierzenia czynności kontrolnych w ramach sprawowanego przez starostów nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Należy podkreślić, że 85 pracowników Transportowego Dozoru Technicznego nadal będzie zajmowało się sprawdzeniami stacji kontroli pojazdów oraz czynnościami kontrolnymi w ramach podpisywanych ze starostami porozumień.  b. Osoby powoływane do komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzaminy kwalifikacyjne dla kandydatów na diagnostów jak i diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia posiadają uprawnienia w zakresie przeprowadzania sprawdzeń stacji kontroli pojazdów w ramach prowadzonego postępowania związanego z wydaniem poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów, jak również do przeprowadzania czynności kontrolnych stacji kontroli pojazdów na zasadach określonych w podpisanych ze starostami porozumieniach. Osoby te posiadają również uprawnienia dozorowe, które upoważniają ich do wykonywania czynności dozorowych wynikających z *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym* (Dz. U. z 2021 r. poz. 272). Pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego zajmujący się obecnie sprawami związanymi z przygotowaniem egzaminów dla kandydatów na diagnostów i diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia, w zakresie swoich obowiązków posiadają również przygotowanie egzaminów dla doradców DGSA czy egzaminów wewnętrznych Transportowego Dozoru Technicznego. Mając na względzie powyższe oraz brak zadań związanych z przygotowaniem egzaminów dla kandydatów na diagnostów osoby te będą wykonywały czynności z obecnego zakresu kompetencji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.  2c. Do wykonywania zadań wynikających z projektu ustawy Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zatrudni 148 nowych osób z rynku pracy. |
| **OSR** | Koordynator Oceny Skutków Regulacji | Skutki finansowe regulacji wymagają:   1. wykazania braku wpływów z tytułu opłaty skarbowej za wydanie przez starostę uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych; 2. uspójnienia wykazywanych w tabelach finansowych w punktach 6 i 7 OSR kosztów ponoszenia opłaty za przeprowadzone badanie techniczne po terminie (kwoty wykazane w ostatnich latach, tj. jakie założenie zostało przyjęto do szacunków po 6 latach); 3. wykazania ponoszonych przez kandydatów na diagnostów opłat za świadectwo kompetencji diagnosty ze znakiem minus w punkcie 7 OSR; 4. weryfikacji kwot wykazanych w pozycji saldo dla poszczególnych podmiotów wykazywanych w pozycjach dochody i wydatki (brakuje sald dla TDT, jst). | **Uwaga została uwzględniona.**  a. Po wejściu w życie ustawy jednostki samorządu terytorialnego odnotują brak wpływu z tytułu opłaty skarbowej w wysokości 10 000 zł rocznie za wydanie przez starostę uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. Szacuje się, że starości wydawali około 1000 uprawnień rocznie, a wysokość opłaty skarbowej wynosiła około 10 zł.  b. Założenia, które można realnie wykonać zakładają ok. 0,5% z ogólnej liczby przeprowadzanych badań technicznych, w pierwszych trzech latach, następnie spadek do ok. 0,3% w kolejnych trzech latach, z uwagi, że więcej właścicieli i posiadaczy pojazdów będzie „zdyscyplinowanych” i ilość badań technicznych po terminie może spaść nawet o połowę.  Ponadto należy podkreślić, że jednym z oczekiwanych efektów wprowadzanych przepisów będzie, oprócz poprawy jakości przeprowadzania badań technicznych, także terminowość przeprowadzania okresowych badań technicznych. Dlatego też wzorcowy system badań technicznych pojazdów powinien dążyć do wyeliminowania w całości problemu przeprowadzania badań technicznych po terminie. Tym samym limit wydatków przewidziany w regule wydatkowej może być wykorzystany w całości. Maksymalne wykorzystanie środków finansowych przewidzianych w regule wydatkowej będzie tylko pozornie większym obciążeniem dla budżetu państwa. Trzeba wyraźnie i stanowczo podkreślić, że terminowe i wysokiej jakości przeprowadzane badania techniczne przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także z uwagi na opodatkowanie opłaty za te badania, wpłyną na wysokość wpływów z tytułu podatku VAT do budżetu państwa.  Ad. 3c i 3b. Uprzejmie informuję, że w punkcie 7 OSR zostały wykazane ponoszone przez kandydatów na diagnostów opłaty za świadectwo kompetencji diagnosty ze znakiem minus oraz zostały zweryfikowane koszty wykazane w pozycji saldo dla poszczególnych podmiotów wykazywane w pozycjach dochody i wydatki. |
| **OSR** | MFFiPR | Sposób prezentacji danych w OSR nie pozwala na weryfikację zgłoszonego zapotrzebowania na dotację z budżetu państwa w kolejnych latach wykonywania ustawy. Zdaniem MF należy uporządkować i zebrać dane w formie tabelarycznej, przedstawiając wyliczenia do poszczególnych grup wydatków w kolejnych latach (w tym np. liczby kontroli TDT planowanych na stacjach kontroli pojazdów). | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z założeniem projektu ustawy Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego został zobligowany do objęcia kontrolą nie mniej niż 0,3 % liczby badań technicznych przeprowadzonych na terytorium RP w roku poprzedzającym, co przy założeniu około 17 000 000 badań technicznych wynosi 51 000 kontroli. |
| **OSR** | MFFiPR | W części tabelarycznej pkt 6 OSR do ww. projektu przedstawiono skutki finansowe, z których wynika zwiększenie dochodów budżetu państwa (w łącznej kwocie 7,21 mln zł w okresie 10 lat od wejścia w życie projektowanych zmian).  Część tabelaryczna w pkt 6 OSR powinna zostać ponownie przeanalizowana i odpowiednio skorygowana w taki sposób, aby prawidłowo odzwierciedlała skutki finansowe projektowanej ustawy dla wszystkich podmiotów sektora finansów publicznych.  W tabeli należy ująć planowane wpływy i wydatki TDT, co jest kluczowe dla aspektu finansowego projektu. Ponadto *przychody z opłat za badania techniczne pojazdów przeprowadzane po wyznaczonej dacie, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty i opłat za uczestnictwo w seminariach* są nieprzypisane do żadnej jednostki sektora finansów publicznych w tabeli (w części dochody ogółem). | **Uwaga została uwzględniona.**  Część tabelaryczna pkt 6 oceny skutków regulacji została skorygowana i odzwierciedla skutki finansowe projektowanej ustawy dla wszystkich podmiotów sektora finansów publicznych. |
| **OSR** | MFFiPR | W pozycji „Źródła finansowania” zamieszczone informacje należałoby poprzedzić stwierdzeniem, że regulacja spowoduje skutki finansowe dla jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa, polegające na zwiększeniu wydatków w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów oraz nie spowoduje skutków finansowych dla jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa, polegających na zmniejszeniu dochodów tych jednostek w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów. Natomiast wszystkie informacje umieszczone w pozycji „Źródła finansowania” dotyczące wskazania źródeł danych i przyjętych założeń do obliczeń przedstawionych kwot powinny się znaleźć w części „Dodatkowe informacje”. | **Uwaga została uwzględniona.**  Pozycja „źródła finansowania” została odpowiednio uzupełniona i uporządkowana. |
| **OSR** | MFFiPR | Niezależnie od prognozowanego wzrostu dochodów, w art. 13 ust. 1 projektu ustawy oraz w pkt 6 OSR projektodawca oszacował skutki finansowe regulacji polegające na zwiększeniu wydatków na kwotę 219,6 mln zł w projekcji 10-letniej, począwszy od roku 2021, w tym przewidujące wzrost zatrudnienia w TDT w ramach sprawowanego nadzoru nad jakością. Powyższe wydatki powinny zostać sfinansowane w ramach oszczędności w innych pozycjach limitu wydatków ustalonego w części „39 Transport” projektu ustawy budżetowej na rok 2021 oraz wstępnych limitów na lata kolejne. Ostateczne decyzje o wyborze priorytetów, realizowanych zadań i poziomie ich finansowania w ramach wyznaczonego limitu wydatków leżą w gestii dysponenta danej części budżetowej. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W ustawie budżetowej na rok 2021 zostały zabezpieczone środki budżetu państwa w rezerwie celowej na sfinansowanie nowych zadań nakładanych na Transportowy Dozór Techniczny. |
| **OSR** | MFFiPR | Wątpliwości budzi planowane zatrudnienie nowych pracowników po średniej wyższej niż obecna w jednostce. Biorąc pod uwagę aktualną sytuację społeczno–gospodarczą wynikającą z walką z pandemią SARS-COV-2, oraz planowane redukcje wydatków na wynagrodzenia (fundusz nagród) w jednostkach budżetowych, brak jest uzasadnienia do ustalania wynagrodzeń na wyższym poziomie niż obecnie obowiązujące w jednostce. Znaczne wątpliwości budzi liczba planowanych nowych 148 etatów, którą należy zweryfikować. | **Uwaga została wyjaśniona.**  Celem *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym* jest m.in. poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego jak i ochrona środowiska naturalnego przez eliminowanie z ruchu drogowego niesprawnych pojazdów. Mając na uwadze, że w ponad 5000 stacjach kontroli pojazdów jest przeprowadzanych ponad 17 000 000 badań technicznych przez ponad 10 000 diagnostów, zatrudnienie jedynie 148 osób do wykonywania nowych zadań powierzonych Dyrektorowi TDT jest niezbędnym minimum. W zakresie wysokości wynagrodzenia dla nowych pracowników wyjaśniam, że do przeprowadzania czynności z zakresu nowych zadań powierzonych Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego konieczne jest zatrudnienie osób o odpowiednim doświadczeniu jak i kwalifikacjach zawodowych. Powyższe umożliwi pewne i wiarygodne przeprowadzanie czynności kontrolnych. Dokonując analizy wysokości wynagrodzenia istotne były m.in. takie czynniki jak dostępność na rynku pracy osób o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych czy poziom wynagrodzenia diagnostów zatrudnionych w stacjach kontroli pojazdów. |
| **OSR** | Minister-Członek Rady Ministrów, Łukasz Schreiber | Bezpośrednim skutkiem wynikającym z wejścia w życie ustawy ma być w szczególności konieczność zatrudnienia dodatkowych 148 pracowników w Transportowym Dozorze Technicznym oraz zakup 50 samochodów. Zważywszy na aktualną sytuację budżetu państwa, proponuje się ponownie szczegółowo przeanalizować przyszłe potrzeby zarówno kadrowe, jak również w zakresie nabycia nowych pojazdów. | **Uwaga została wyjaśniona.**  Wskazując liczbę niezbędnych pracowników do wykonywania zadań związanych z prowadzeniem nadzoru nad badaniami technicznymi przyjęto, że tzw. re-kontrolą badań technicznych będzie zajmowało się 50 zespołów złożonych z 2 pracowników. Należy również zauważyć, że ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego posiadającego uprawnienia diagnosty. Dlatego niezbędny będzie zakup 50 samochodów.  Celem projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym jest m.in. poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego jak i ochrona środowiska naturalnego przez eliminowanie z ruchu drogowego niesprawnych pojazdów. Mając na uwadze, że w ponad 5000 stacjach kontroli pojazdów jest przeprowadzanych ponad 17 000 000 badań technicznych przez ponad 10 000 diagnostów, zatrudnienie jedynie 148 osób do wykonywania nowych zadań powierzonych Dyrektorowi TDT jest niezbędnym minimum. |
| **OSR** | MF | W pkt 12 OSR dotyczącym sposobu i terminu ewaluacji efektów projektu oraz zastosowanych mierników należy wyjaśnić, w jakiej formie nastąpi ewaluacja efektów projektu, czy jako ewaluacja punktowa na wewnętrzne potrzeby Ministra Infrastruktury czy w formie dokumentu *Ocena funkcjonowania ustawy OSR ex-post*. | **Uwaga została uwzględniona.**  Ewaluacja efektów projektu oraz zastosowanych mierników nastąpi w formie dokumentu *Ocena funkcjonowania ustawy OSR ex-post* po 5 latach. |
| **Uwaga ogólna** | Rzecznik Małych  i Średnich Przedsiębiorców | W dniach 4 i 12 listopada 2020 r. odbyły się posiedzenia zespołu Roboczego ds. Transportu w ramach działającej przy Rzeczniku Małych i Średnich Przedsiębiorców Rady Przedsiębiorców poświęcone Projektowi. W tym drugim brał udział również Pan Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Członkowie tego Zespołu Roboczego zgłosili do Projektu szereg uwag o charakterze merytorycznym oraz wyrazili zdecydowanie negatywną opinię odnośnie przewidzianych przez Projekt rozwiązań, a także okresu, w którym projektodawca zdecydował się na ich procedowanie i przyjęcie. Przede wszystkim zarzucili oni, że Projekt swoim zakresem regulacji wykracza poza materię wynikającą z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE, bowiem zagadnieniami w projekcie mieszczącymi się w ramach ww. dyrektywy są kwestie związane ze:   1. stworzeniem nowego systemu prowadzenia szkoleń dla diagnostów (wstępnych i okresowych) oraz 2. wyznaczeniem krajowego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską.   Wskazali oni także, że w aktualnej, dynamicznie rozwijającej się sytuacji epidemicznej, coraz dalej idących ograniczeń, nakazów i zakazów oraz narastających problemów gospodarczych z tym związanych, nakładanie na przedsiębiorców nowych obowiązków oraz kosztów związanych z nowymi projektowanymi regulacjami jest niedopuszczalne.  W załączeniu Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców przekazał szczegółowe uwagi do projektu przedstawicieli organizacji przedsiębiorców – członków Zespołu Roboczego ds. Transportu wraz z przygotowanym przez nich projektem ustawy zawierającym regulacje wystarczające do wdrożenia Dyrektywy. Zgodnie bowiem z zasadami wyrażonymi w art. 67 pkt 4 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców, opracowując projekt aktu normatywnego określającego zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej, należy kierować się zasadami proporcjonalności i adekwatności, a implementując prawo Unii Europejskiej i prawo międzynarodowe, dążyć do nakładania wyłącznie obowiązków administracyjnych niezbędnych do osiągnięcia celów implementowanych przepisów.  W związku z powyższym, Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców wniósł o czasowe zawieszenie dalszych prac nad projektem do czasu zakończenia obowiązującego aktualnie stanu epidemii, a także o ograniczenie dalszych prac legislacyjnych jedynie do minimum niezbędnego do wdrożenia ww. dyrektywy, zgodnie z zasadą wynikającą z art. 67 pkt 4 Prawa przedsiębiorców. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  *Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* zakłada prawidłowe wdrożenie *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE*, do którego Rzeczpospolita Polska została zobowiązana przez Unię Europejską. Należy zauważyć, że dyrektywa nakłada na państwo członkowskie obowiązek wdrożenia wielu przepisów zapewniających utrzymanie pojazdów poruszających się po drogach w stanie gwarantującym ich bezpieczeństwo. Przepisy w tym zakresie obejmują m.in. takie kwestie jak zasady przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wymagania dla diagnostów i stacji kontroli pojazdów, nadzór nad przeprowadzaniem badań technicznych i funkcjonowaniem stacji kontroli pojazdów, czy też ramy współpracy administracyjnej pomiędzy państwami członkowskimi. Kompleksowy charakter przepisów dyrektywy wymaga więc stworzenia odpowiedniego krajowego systemu zapewniającego poprawę bezpieczeństwa stanu technicznego pojazdów. W związku z powyższym, nie jest możliwe czasowe zawieszenie prac nad projektem ustawy. |
| **Uwaga ogólna** | MFFiPR | Projekt przewiduje zmiany w zakresie nadzoru nad systemem badań technicznych pojazdów oraz szkolenia i egzaminowania diagnostów zatrudnionych w stacjach kontroli pojazdów. W nowym systemie ma wzrosnąć rola Transportowego Dozoru Technicznego (TDT). Wraz z nowymi zadaniami TDT miałby otrzymać wsparcie finansowe ze środków budżetu państwa w formie dotacji oraz przychody z nowych opłat.  Art. 34 ust. 1 ustawy o dozorze technicznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 667 z późn. zm.) jako zasadę wprowadza pobieranie opłat za czynności jednostek dozoru technicznego. Zaproponowany w projekcie ustawy model finansowy wprowadza odmienny od obecnego sposób funkcjonowania TDT, jako niezależnej od budżetu państwa osoby prawnej. Realizacja nowych zadań miałaby się odbywać w oderwaniu od pobierania opłat, ponieważ koszty ich realizacji byłyby pokrywane z dotacji oraz przychodów z opłat.  Jednocześnie na wysokość dotacji miałby mieć wpływ poziom kosztów ponoszonych przez TDT na nowe zadanie (przy czym projekt nie wskazuje limitu kosztów TDT) oraz wysokość uzyskanych wpływów z nowych opłat.  Z punktu widzenia przejrzystości finansów publicznych taka propozycja jest nie do zaakceptowania. OSR do projektu zakłada, że wpływy z nowych opłat będą niewystarczające do pokrycia wydatków TDT na realizację nowego zadania, a jednocześnie nie jest określony limit kosztów TDT. W przypadku finasowania zadań TDT z udziałem dotacji, w celu zapewnienia precyzyjnej kalkulacji wydatków TDT, a w ślad za tym wysokości dotacji dla TDT, powinna być ustalona maksymalna wysokość rocznej dotacji z budżetu państwa. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Tabela w punkcie 6 oceny skutków regulacji została uzupełniona o wartość oszacowanych wydatków Transportowego Dozoru Technicznego w poszczególnych latach związanych z nowymi zadaniami. Jednocześnie należy wyjaśnić, że wartość wydatków ogółem, wydatków budżetu państwa, wydatków Transportowego Dozoru Technicznego oraz planowanych przychodów Transportowego Dozoru Technicznego łącznie z dofinansowaniem zadań w postaci dotacji z budżetu państwa będzie stanowiła ta sama kwota w danym roku. W wydatkach budżetu państwa wskazano kwotę maksymalną, która może być niższa w zależności od przychodów uzyskanych przez Transportowy Dozór Techniczny z opłat za badania techniczne pojazdów przeprowadzone po wyznaczonej dacie, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty i opłat za uczestnictwo w seminariach. Tym samym od wyżej wymienionych opłat uzależnione są skutki finansowe dla Transportowego Dozoru Technicznego. W projekcie ustawy dodano przepis dotyczący maksymalnego limitu wydatków Transportowego Dozoru Technicznego w danym roku kalendarzowym.  Należy zauważyć, że zgodnie z założeniem projektu ustawy, głównym mechanizmem finansującym nowe zadania powierzone Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego jest opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie. Pomimo założenia, że w pierwszych trzech latach funkcjonowania nowego systemu procentowy udział pojazdów przedstawionych do badań technicznych po wyznaczonej dacie oszacowano na poziomie 0,5% liczby przeprowadzonych w danym roku badań technicznych, nie można wykluczyć, że rzeczywisty procentowy odsetek tych pojazdów będzie mniejszy od założonego. Zgodnie z założeniami projektu ustawy nowe przepisy mają przyczynić się do poprawy stanu technicznego pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym m.in. przez zdyscyplinowanie właścicieli pojazdów do przedstawiania ich do badań technicznych w wyznaczonych terminach. Dlatego w celu zapewnienia funkcjonowania systemu nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych wprowadzono maksymalny limit wydatków budżetu państwa (dotacji z budżetu państwa) na poziomie kosztów i wydatków ponoszonych przez Transportowy Dozór Techniczny związanych z wykonywaniem nowych zadań. |
| **Uwaga ogólna / tabela zgodności** | Minister do Spraw UE | Projekt wdraża, w zakresie swojej regulacji, *dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE*.  Zgodnie art. 11 ust. 3 dyrektywy przyrządy wykorzystywane do pomiarów muszą być okresowo kalibrowane zgodnie z załącznikiem III i sprawdzane zgodnie ze specyfikacjami dostarczonymi przez dane państwo członkowskie lub producenta przyrządów. W załączniku III do dyrektywy wskazano, że okres między dwoma kolejnymi kalibracjami nie może przekroczyć: (i) 24 miesięcy dla pomiaru wagi, ciśnienia i poziomu dźwięku; (ii) 24 miesięcy dla pomiaru siły; (iii) 12 miesięcy dla pomiaru emisji zanieczyszczeń gazowych.  W dołączonej do projektu tabeli zgodności wskazano, że wspomniany przepis został wdrożony w § 14 ust. 10 i 11 *rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów*. Przepisy te nie określają jednakże, w jakich odstępach czasowych powinna być dokonywana kalibracja ani jakie konkretnie parametry ma obejmować. Powyższa wątpliwość wymaga wyjaśnienia. | **Uwaga została uwzględniona.**  Wymagania dotyczące kalibracji wyposażenia kontrolno-pomiarowego zostaną wprowadzone w drodze nowelizacji *rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów* (Dz. U. poz. 275). |
| **Tabela zgodności** | Minister do Spraw UE | W tabeli zgodności, w odniesieniu do art. 5 ust. 3 dyrektywy (który stanowi podstawę do określenia przez państwa członkowskie okresu, w którym należy przeprowadzić badanie zdatności do ruchu drogowego) zasadne wydaje się wskazanie, jako przepisu wdrażającego, dodatkowo art. 81 ust. 5-7 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, gdzie wskazano okresy, w jakich należy przeprowadzać okresowe badania techniczne poszczególnych kategorii pojazdów. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| **Tabela zgodności** | Minister do Spraw UE | W odniesieniu do art. 8 ust. 5 dyrektywy (zgodnie z którym stacje kontroli pojazdów przekazują drogą elektroniczną właściwemu organowi danego państwa członkowskiego informacje zawarte w wystawionych przez nie świadectwach zdatności do ruchu drogowego) w tabeli zgodności wskazano, że został on wdrożony w art. 80b ust. 1 pkt 10 i 15 oraz w art. 80ba ust. 1 pkt 6 i ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wskazane przepisy nie wprowadzają jednak wymogu przekazywania wspomnianych informacji drogą elektroniczną. | **Uwaga została uwzględniona.**  Zgodnie z art. 80a ust. 1 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* tworzy się centralną ewidencję pojazdów, zwaną dalej „ewidencją”. Stosownie do ust. 4 ewidencję prowadzi minister właściwy do spraw informatyzacji w systemie teleinformatycznym. W rozumieniu niniejszej ustawy minister ten jest administratorem danych i informacji zgromadzonych w ewidencji. Natomiast zgodnie z art. 80ba ust. 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* podmioty wymienione w ust. 1 wprowadzają dane do ewidencji w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych do ewidencji, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemów teleinformatycznych obsługujących zadania realizowane przez te podmioty.  W związku z powyższym, tabela zgodności w odniesieniu do art. 8 ust. 5 dyrektywy została uzupełniona o art. 80ba ust. 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.* |
| **Tabela zgodności** | Minister do Spraw UE | W odniesieniu do wdrażanego art. 18 ust. 5 dyrektywy błędnie przytoczono treść wdrażanego przepisu. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| **Tabela zgodności** | Minister do Spraw UE | W kontekście art. 23 ust. 1 dyrektywy (który dotyczy obowiązku zamieszczenia odnośnika do dyrektywy we wdrażającym akcie prawa krajowego) w tabeli zgodności niepotrzebnie wskazano na odnośnik do *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego*. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| **Tabela zgodności** | Minister do Spraw UE | W załączniku IV do dyrektywy określono minimalne wymogi dotyczące kompetencji, wyszkolenia i certyfikacji diagnostów, w tym także określono informacje, jakie musi zawierać świadectwo wydawane diagnoście upoważnionemu do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego. W tabeli zgodności wskazano, że załącznik IV do dyrektywy jest wdrażany m.in. w projektowanym art. 84b ust. 1 i 2. Zasadne wydaje się wskazanie także na art. 84b ust. 3, który zawiera upoważnienie ustawowe do określenia w drodze rozporządzenia wzoru świadectwa kompetencji diagnosty. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| **Dodatkowe przepisy** | KPRM | Wymagana jest aktualizacja przepisu art. 80be ustawy – Prawo o ruchu drogowym albo uwzględnienie gromadzenia w CEP danych o przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów i uchylenie z dniem jego wejścia w życie art. 80be. Jednocześnie konieczne jest wskazanie, że starosta prowadzi rejestr przedsiębiorców w systemie teleinformatycznym, o którym mowa w art. 75e ust. 1 ustawy, albo przesądzenie, iż rejestr ten jest prowadzony w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencje pojazdów – w przeciwnym wypadku starosta nie będzie miał technicznych możliwości przekazywania danych do CEP o przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Uwaga dotycząca uchylenia przepisu art. 80be *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* została uwzględniona. |