**Załącznik do raportu z konsultacji publicznych**

**do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (numer w wykazie UC48)**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Art. projektu** | **Instytucja zgłaszająca uwagę** | **Treść/streszczenie uwagi** | **Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie** |
| Art. 1 pkt 2  **(art. 2 pkt 39**) | Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów CAAR | Bezwzględnie koniecznie proponuję wykreślić art.1 pkt 2 projektu zmieniający definicję pojazdu zabytkowego (art. 2 pkt 39 nowelizowanej ustawy) i pozostawić dotychczasową definicję pojazdu zabytkowego.  a) definicja pojazdu zabytkowego zawarta w art. 2 pkt 39 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, ma zastosowanie nie tylko w tej ustawie, ale także:  -ustawie z 22 maja 2003r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (zob. art. 2 ust. 1 pkt 11 lit. a);  -ustawie a dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (zob. art. 3 pkt 5 lit. a);  -ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (zob. art. 12 ust.1 pkt 5).  W konsekwencji:  -Tym samym za niektóre pojazdy zabytkowe, ich posiadacz będzie musiał płacić oc, nawet, jeśli w ogóle nie jeżdżą i są eksponatami.  -Nie będzie można legalnie odzyskać z punktu demontażu młodszego pojazdu, nawet, jeśli zostanie on wpisany do rejestru zabytków lub włączony do inwentarza muzealiów (przykład  może stanowić Papa Mobile Papieża Franciszka z ostatniej pielgrzymki do Polski), gdyż będzie musiał być zniszczony.  -Właściciele młodszych pojazdów zabytkowych  będą obowiązani, gdy pojazdy te mają powyżej 3,5 tony, płacić za nie podatek od środków transportu (wynoszący czasem kilka tysięcy złotych rocznie).  b) zmiana ta spowoduje załamanie rozwijającego się rynku pojazdów zabytkowych i likwidację części warsztatów, które zajmują się ich naprawą. Skutkiem będzie zmniejszenie wpływu środków pieniężnych do budżetu i powiększeniem się bezrobocia.  c) wiele pojazdów wartych zachowania zostanie zniszczonych, co stanowi będzie nieodwracalną stratę dla zachowania dziedzictwa kultury.  d) części muzeum grozi likwidacja, bo nie będą w stanie utrzymać eksponatów ze względu na wygenerowane koszty, które spowoduje zmiana.  e) przepisy Unii Europejskiej, zawarte w *dyrektywie 2014/45/UE* dotyczą wszystkich pojazdów 30 letnich, nieprodukowanych, w których nie dokonano zasadniczych zmian konstrukcyjnych i to wszystko. Tu nie ma żadnych dodatkowych warunków wpisu. Dodatkowo przy wdrażaniu dyrektywy Unii Europejskiej liczy się jej cel, a nie dosłowne literalne tłumaczenie.  f) zasadniczo do rejestru lub ewidencji zabytków wpisywane/włączane są pojazdy co najmniej 30 letnie, a jedynie niektóre rzadkie pojazdy są młodsze i dokonuje tej czynności wojewódzki konserwator zabytków  g) W przypadku muzeów oprócz pojazdów co najmniej 30 letnich zdarzają się młodsze wpisane do inwentarza muzealiów i te pojazdy co do ich charakteru mogłyby mieć w razie wątpliwości opinie rzeczoznawcy samochodowego, aby uznać je za zabytkowe.  W zamian za to można byłoby w art. 81 ust.10 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* po wyrazie ,,zabytkowy" dodać wyrazy ,,mający co najmniej 30 lat". Oznaczałoby to, że młodsze pojazdy zabytkowe przechodziłyby przeglądy techniczne. Wyeliminowane tym samym zostałyby zdarzające się w tej kwestii nieprawidłowości bez zniszczenia dobrze funkcjonującego systemu.  W razie nieuwzględnienia propozycji wykreślenia art. 1 pkt 2 projektu bezwzględnie koniecznie należałoby w:  - ustawie z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (w art. 2 ust.1 pkt 1);  -ustawie z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji (w art. 3 pkt 5);  -ustawie z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (w art. 12 ust. 1 pkt 5)  dodać zapisy: ,,pojazdu wpisanego do inwentarza muzealiów zgodnie z przepisami dotyczącymi ewidencjonowania dóbr kultury w muzeach.". | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Obecnie obowiązująca definicja pojazdu zabytkowego nie spełnia wymagań określonych przez *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.*  Nie jest możliwe dodanie po wyrazie „zabytkowy” wyrazów ,,mający co najmniej 30 lat" w art. 81 ust. 10 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2021 r. poz. 450). Po pierwsze, jest to określenie, czyli powinno być zamieszczone w definicji, a po drugie doprowadziłoby to do sytuacji, że część pojazdów zabytkowych podlegałaby okresowym badaniom technicznym.  W przypadku, gdy zostanie zmieniona definicja pojazdu zabytkowego a ustawa np. *ustawa z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 2214, z późn. zm.), *ustawa z dnia 20 stycznia 2005 r. o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji* (Dz. U. z 2020 r. poz. 2056), *ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1170, z późn. zm.) odsyła do pojazdu zabytkowego w rozumieniu *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*, to takie przepisy nie wymagają już zmiany.  Ponadto, wskazane ustawy są poza właściwością Ministerstwa Infrastruktury. |
| Konrad Filipiak | **Zmiana definicji pojazdu zabytkowego**  W projekcie w art. 1 czytamy:  „39) pojazd zabytkowy – pojazd, który spełnia łącznie następujące warunki:  a) jest wpisany, na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków,  b) ma co najmniej 30 lat,  c) jego typ nie jest już produkowany,  d) nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych;”  oraz:  4) w art. 72 ust. 3 otrzymuje brzmienie:  „3. Dodatkowo wymaga się dokumentów potwierdzających spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 pkt 39, w stosunku do pojazdu zabytkowego. Dokumentem potwierdzającym spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 pkt 39 lit. b–d, jest pisemna opinia rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a.”;  W dyrektywie w art. 3 czytamy:  7) „pojazd historyczny” oznacza każdy pojazd, który jest uznany za historyczny przez państwo członkowskie rejestracji lub przez jeden z jego wyznaczonych organów dopuszczających i spełnia wszystkie następujące warunki:  - został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu,  - jego określony typ, zdefiniowany w odnośnym prawie unijnym lub krajowym, nie jest już produkowany,  - jest zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym i nie dokonano w nim żadnych zasadniczych zmian właściwości technicznych jego głównych podzespołów.  Uwagi:  Na gruncie dotychczasowych przepisów zarejestrowanie pojazdu na tzw. żółte tablice wg mojej wiedzy nie wymaga obligatoryjnego korzystania z usług rzeczoznawcy. Weryfikacji dokonują organy wpisujące pojazd w inwentarz muzealiów, rejestr zabytków lub wojewódzkiej ewidencji zabytków na podstawie dokumentacji dostarczonej przez właściciela, niekoniecznie potwierdzonej przez rzeczoznawcę. W tym punkcie należy uwzględnić fakt, iż w doskonałej większości przypadków właściciele pojazdów zabytkowych mają dużo większą wiedzę historyczną niż rzeczoznawcy samochodowi na temat konkretnych pojazdów (a zwłaszcza motocykli czy pojazdów nietypowanych), stopnia ich oryginalności, ich wersji, wprowadzanych fabrycznie zmian. Zmiana przepisów spowoduje jedynie zwiększenie kosztów ponoszonych przy rejestrowaniu pojazdu, które będą ponosić pasjonacie poświęcający swoim pojazdom już i tak bardzo dużo pieniędzy biorąc na swoje barki opiekę nad dziedzictwem motoryzacji. Zmiana w żaden sposób nie wpłynie na poprawę jakościową zasobów historycznych, a wręcz tą jakość może pogorszyć, ponieważ zmniejsza zasoby finansowe pasjonatów uniemożliwiając bądź odkładając w czasie odrestaurowanie kolejnych projektów.  Uważam za bezcelowe podwójne weryfikowanie pojazdu pod kątem jego „zabytkowości”.  Idąc dalej proponuję nawet (co jest wprost zgodne z zapisem dyrektywy) wykreślenie z projektu podpunktu:  „a) jest wpisany, na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków”, bądź dodania alternatywy dla wpisu w postaci opinii rzeczoznawcy.  Czyli przy rejestracji albo należałoby jak dotychczas wpisać pojazd do inwentarza muzealiów/rejestru zabytków/wojewódzkiej ewidencji zabytków, albo przedstawić opinię rzeczoznawcy – bez niepotrzebnej podwójnej weryfikacji i ponoszenia przez właściciela kolejnych kosztów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projektowany art. 2 pkt 39 lit. a zakłada, że pojazd zabytkowy powinien być wpisany na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajdować się w wojewódzkiej ewidencji zabytków i tym samym wypełnia warunek określony w art. 3 pkt 7 tiret trzecie *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* zgodnie z którym pojazd powinien być zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym. Ogólne zasady zakwalifikowania pojazdu jako obiektu zabytkowego reguluje art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. d *ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. z 2020 r. poz..282, z późn. zm.), który określa, że ochronie i opiece podlegają, bez względu na stan zachowania zabytki ruchome, będące w szczególności wytworami techniki, a zwłaszcza urządzeniami, środkami transportu oraz maszynami i narzędziami świadczącymi o kulturze materialnej, charakterystycznymi dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego.  Każdy pojazd objęty wnioskiem o ujęcie w wojewódzkiej ewidencji pojazdów zabytkowych podlega indywidualnej ocenie dokonywanej przez wojewódzkiego konserwatora zabytków.  Mając na względzie powyższe oraz, że obecnie rzeczoznawca samochodowy uznaje pojazd mający co najmniej 25 lat za unikatowy, zasadne jest przedstawienie przy rejestracji pojazdu zabytkowego pisemnej opinii rzeczoznawcy samochodowego, który potwierdzi, że pojazd ma co najmniej 30 lat, jego typ nie jest już produkowany i nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych. |
| Transportowy Dozór Techniczny | Proponuje się uzupełnienie definicji „pojazdu zabytkowego” poprzez dodanie ppkt e w art. 2 pkt 39 projektu ustawy w brzmieniu:  „*e) jest zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym*”.  Powyższe jest zgodne z definicją pojazdu historycznego, o którym mowa w implementowanej dyrektywie 2014/45/UE a dodatkowo zapewni prawidłowe kwalifikowanie pojazdu jako pojazdu zabytkowego i wyeliminuje wszelkie próby modyfikacji pojazdów zabytkowych np. poprzez zastosowanie zasilania gazem czy dopasażanie pojazdów w kierunkowskazy, reflektory, lusterka wsteczne itp., które to elementy nie stanowiły wyposażenia danej wersji pojazdu. | **Uwaga nie została uwzględniona**  Projektowany art. 2 pkt 39 lit. a zakłada, że pojazd zabytkowy powinien być wpisany na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajdować się w wojewódzkiej ewidencji zabytków i tym samym wypełnia warunek określony w art. 3 pkt 7 tiret trzecie *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* zgodnie, z którym pojazd powinien być zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym. Ogólne zasady zakwalifikowania pojazdu jako obiektu zabytkowego reguluje art. 6 ust. 1 pkt 2 lit. d *ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami* (Dz. U. z 2020 r. poz..282, z późn. zm.), który określa, że ochronie i opiece podlegają, bez względu na stan zachowania zabytki ruchome, będące w szczególności wytworami techniki, a zwłaszcza urządzeniami, środkami transportu oraz maszynami i narzędziami świadczącymi o kulturze materialnej, charakterystycznymi dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego.  W opinii MI art. 2 pkt 39 lit. d jest wystarczający do zapewnienia prawidłowego kwalifikowania pojazdu jako pojazdu zabytkowego. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich | W ocenie SIMP należy zwiększyć wiek pojazdu do 40 lat, aby mógł być uznany za zabytkowy oraz wykluczyć użytkowanie pojazdu zabytkowego z instalacją na alternatywne źródło zasilania.  Uzasadnienie: Obserwując pojazdy zabytkowe i ich bardzo dużą liczbę jaka jest w ostatniej dekadzie rejestrowana należy wziąć pod uwagę, że bardzo duże grono właścicieli takich pojazdów rejestruje je ze względów ekonomicznych a nie kolekcjonerskich. Dlatego bardzo często spotykamy na ulicach pojazdy np. marki FSO 125p, Polonez czy Fiat 126p oraz samochody pochodzące z rynku krajów zachodnich, które wykorzystywane są jako zabytkowe służąc do dojazdu do pracy i załatwienia codziennych spraw. Samochód taki stanowi wiec realne zagrożenie na drogach publicznych ponieważ nie podlega okresowym badaniom technicznym.  „*39) pojazd zabytkowy – pojazd, który spełnia łącznie* *następujące warunki:*  *a) jest wpisany, na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków,*  *b) ma co najmniej* ***40*** *lat,*  *c) jego typ nie jest już produkowany,*  *d) nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych,*  ***e) nie posiada zamontowanej instalacji do zasilania paliwem alternatywnym”.*** | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projektowany art. 2 pkt 39 zakłada, że pojazd zabytkowy to pojazd, który spełnia łącznie następujące warunki, w tym ma co najmniej 30 lat. Takie brzmienie przepisu jest zgodne z art. 3 pkt 7 tiret pierwsze *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* zgodnie, z którym pojazd został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu.  W opinii Ministerstwa Infrastruktury propozycja dodania, że pojazd zabytkowy „*nie posiada zamontowanej instalacji do zasilania paliwem alternatywnym*”, nie może zostać uwzględniona, ponieważ można uznać, że zawiera się ona w zaproponowanej lit. d „*nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych*”. Ponadto, pojazd zabytkowy (również wpisany do inwentarza muzealiów) powinien być zachowany  i utrzymany w stanie oryginalnym bez dokonywania w nim zasadniczych zmian w głównych podzespołach. Montaż instalacji do zasilania gazem w pojeździe czy innym paliwem alternatywnym jest ingerencją w jego konstrukcję i paramentry techniczne. Taka ingerencja obniża wartość zabytkową pojazdu, narusza jego autentyczność  i oryginalny charakter, wskutek czego pojazd traci swoją wartość historyczną. |
| Art. 1 pkt 2  **(art. 2 pkt 39 lit. b i d)** | Transport i Logistyka Polska | Projektowana definicja określenia „pojazd zabytkowy” nie odpowiada definicji takiego pojazdu zawartej w dyrektywie 2014/45/UE. Po pierwsze, proponowana definicja nie wskazuje, iż okres 30 lat, które ma mieć pojazd zabytkowy, powinien być liczony od daty jego produkcji lub pierwszej rejestracji, a po drugie, nie wskazuje, że pojazd taki powinien być zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym, bez dokonania w nim żadnych zasadniczych zmian właściwości technicznych jego głównych podzespołów, a jedynie zawęża tę przesłankę do braku zasadniczych zmian konstrukcyjnych.  Wobec powyższego, proponujemy nowe brzmienie projektowanego art. 2 pkt 39 lit. b i d, zgodne z art. 3 pkt 7 ww. dyrektywy 2014/45/UE, tj.:  *„b) został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu (…),*  *d) jest zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym, bez dokonania w nim żadnych zasadniczych zmian właściwości technicznych jego głównych podzespołów*.”. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z art. 288 akapit trzeci Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej „Dyrektywa wiąże każde Państwo Członkowskie, do którego jest kierowana, w odniesieniu do rezultatu, który ma być osiągnięty, pozostawia jednak organom krajowym swobodę wyboru formy i środków”. Realizacja tego celu następuje w procesie nazwanym „wdrażanie” lub „implementacją”. Mając na względzie powyższe, wdrożenie dyrektywy nie polega na dosłownym przytoczeniu treści przepisów dyrektywy. |
| Art. 1 pkt 2  **(art. 2 pkt 39 lit. d)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | Użycie frazy „zasadniczych zmian konstrukcyjnych” pozwala na zbyt dużą swobodę interpretacyjną; w przypadku zabytku powinno się ocenić oryginalność pojazdu jako całości oraz poszczególnych jego podzespołów.  Propozycja:  „d) posiada co najmniej 75% oryginalnych części, w tym główne podzespoły”  - stanowisko spójne z opiniami środowiska kolekcjonerów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Z posiadanych informacji przez MI wynika, że „posiada co najmniej 75% oryginalnych części, w tym główne podzespoły" to kryterium ocenne stosowane przez wojewódzkiego konserwatora zabytków. |
| Art. 1 pkt 4  **(art. 72 ust. 3)** | Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR) | Konsekwencją przyjęcia powyższej zmiany jest wykreślenie art. 1 pkt 4 projektu.  Dodatkowo podnieść należy, że daleko idące wątpliwości legislacyjne budzi fakt, aby rzeczoznawca samochodowy stał nad wojewódzkim konserwatorem zabytków, co wynika to z analizy art. 1 pkt 2 i 4 projektu. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Artykuł 72 ust. 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* zostanie zmieniony niniejszym projektem ustawy w związku z gruntowną zmianą definicji pojazdu zabytkowego.  Rzeczoznawca samochodowy nie jest organem, a tym bardziej organem wyższego stopnia nad wojewódzkim konserwatorem zabytków. |
| Transport i Logistyka Polska | Propozycja wprowadzenia obowiązkowej, pisemnej opinii rzeczoznawcy samochodowego, jako dokumentu potwierdzającego spełnienie przesłanek klasyfikacji pojazdu jako zabytkowego, spowoduje dodatkowe obciążenia finansowe dla podmiotów ubiegających się o dopuszczenie takich pojazdów do ruchu drogowego. Analiza obecnych cen rynkowych wskazuje, że opinia taka może kosztować od 250 PLN do nawet 800 PLN a koszt ten zależny jest od indywidualnych cech pojazdu, tj.: marki i modelu, historii modelu, rocznika produkcji, liczby egzemplarzy na rynku, stanu pojazdu oraz jego oryginalności także w zakresie zastosowanych rozwiązań technicznych. Wydaje się, iż istnieją inne sposoby wykazania przesłanek z art. 2 pkt 39 uprd, w tym faktu, że zaprzestano produkcji danego typu pojazdu, czy braku ewentualnych ingerencji we właściwości techniczne pojazdu, zmieniających jego pierwotny stan.  Wobec powyższego proponujemy wykreślenie  w projektowanym art. 72 ust. 3 zdania drugiego  i ewentualnie (do decyzji projektodawców) ustalenie innych dokumentów lub czynności wymaganych do wykazania, czy pojazd może być uznany jako zabytkowy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Artykuł 72 ust. 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* zostanie zmieniony niniejszym projektem ustawy w związku z gruntowną zmianą definicji pojazdu zabytkowego.  Zgodnie z art. 66 ust. 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* określa, że rzeczoznawca samochodowy przed wydaniem przez starostę decyzji o nadaniu cech identyfikacyjnych potwierdza pisemną opinią, że w pojeździe cecha identyfikacyjna uległa skorodowaniu lub została zniszczona podczas wypadku drogowego albo podczas naprawy a także w przypadku pojazdu zabytkowego, w którym cecha identyfikacyjna nie została umieszczona. Zgodnie z ustawą rzeczoznawca samochodowy uznaje pojazd mający co najmniej 25 lat za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji. Rzeczoznawca samochodowy przedstawia opinię w sytuacji, gdy powstają trudności w określeniu parametrów pojazdu, o których mowa w art. 81 ust. 13 ww. ustawy. Są to skomplikowane sytuacje, w których opinia rzeczoznawcy jest niezwykle pomocna w ustaleniu stanu faktycznego. Mając na względzie ww. przypadki, zasadne jest również powierzenie rzeczoznawcy samochodowemu wystawienie opinii, która potwierdzi spełnienie warunków, o których mowa w projektowanym art. 2 pkt 39 lit. b-d. |
| Art. 1 pkt 6 **(art. 80ba)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | W art. 1 pkt 6 OSDS proponuje zapis:  *6) w art. 80ba:*  *a) w ust. 1:*  *- w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:*  *„10) przez starostę - w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 24.”,*  *b) w ust. 1a wyrazy „pkt 8-18 i 20-22” zastępuje się wyrazami „pkt 8-18, 20-22 i 24”;*  **Uzasadnienie:**  Nie ma potrzeby nakładać na Dyrektora TDT obowiązku umieszczania i przekazywania określonych danych do centralnej ewidencji pojazdów projektowaną ustawą. Dane takie posiada Starosta i to on powinien być odpowiedzialny za wprowadzanie tych danych do ewidencji, którą prowadzi minister właściwy do spraw informatyzacji w systemie teleinformatycznym.  Należy tu wskazać, że nie ma potrzeby uwzględniania Dyrektora TDT jako podmiotu prowadzącego rejestr diagnostów bowiem starosta na stronie biuletynu informacji publicznej ujawnia rejestr Stacji Kontroli Pojazdów, jak i zatrudnionych diagnostów. Co więcej uważamy, że rzeczony rejestr ma powstać na bazie istniejącego już systemu CEPiK 2.0. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z projektem ustawy starosta nie będzie sprawował nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych. |
| Art. 1 pkt 7 lit. a **(art. 81 ust. 11 pkt 2a lit. c)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | - brak sankcji wobec właściciela pojazdu w przypadku niewykonania badania w terminie;  - brak przepisu pozwalającego na zatrzymanie dowodu rejestracyjnego w przypadku negatywnego badania | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Przepis został usunięty z projektu. |
| Transportowy Dozór Techniczny | Proponuje się uzupełnienie projektowanej lit. c w ust. 11 w art. 81 o przepis umożliwiający Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego wystąpienie z wnioskiem do właściwych organów o zatrzymanie dowodu rejestracyjnego, w przypadku nieprzedstawienia pojazdu do dodatkowego badania technicznego.  W związku z powyższym proponuje się dodanie ust. 11 w art. 81 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w brzmieniu:  „*11a. W przypadku nieprzedstawienia pojazdu do badania technicznego, o którym mowa w ust. 11 pkt 2a lit. c, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może wystąpić wnioskiem do organów, o których mowa w art. 132 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, o zatrzymanie dowodu rejestracyjnego*.”  W opinii Dyrektora TDT powyższe będzie skutecznym narzędziem eliminującym z ruchu drogowego pojazdy o wątpliwym stanie technicznym. | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Przepis został usunięty z projektu. |
| Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | W art. 1 pkt 7 OSDS proponuje zapis:  *w art. 81:*  *a) w ust. 11 w pkt 2a w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c, d w brzmieniu:*  *„c) wniosku organów kontroli ruchu drogowego, lub starosty w przypadku uzasadnionego przypuszczenia przeprowadzenia badania technicznego, umieszczenia cechy identyfikacyjnej oraz dokonania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu niezgodnie z przepisami;”,*  *d) badanie techniczne wymienione w pkt c przeprowadza diagnosta w obecności pracownika nadzoru starosty, któremu podlega stacja kontroli pojazdów.*  **Uzasadnienie:**  Jest to kolejna przesłanka umożliwiająca Staroście skierowanie pojazdu na dodatkowe badanie techniczne. Zapewni to, że pojazd będzie bezpiecznie użytkowany na drogach publicznych w przypadku pozyskania informacji o uzasadnionym przypuszczeniu przeprowadzenia badania technicznego, umieszczenia cechy identyfikacyjnej oraz dokonania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, niezgodnie z przepisami. Dodatkowo badanie to powinno być wykonywane w obecności nadzoru ze starostwa, które będzie spełniało pełne prawo do oceny takiego badania po wprowadzeniu zapisów proponowanych przez Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych do projektu ustawy. Badanie pojazdu w obecności pracownika nadzoru da możliwość dokonania kontroli doraźnej na Stacji Kontroli Pojazdów co do której są uzasadnione przypuszczenia przeprowadzenia badania technicznego niezgodnie z przepisami. | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Przepis został usunięty z projektu. |
| Art. 1 pkt 7 lit. b **(art. 81 ust. 12b)** | Jacek Nawrocki | Fotografowanie pojazdów i trzymanie dokumentacji uważam, za czasochłonne oraz mało efektywne w długiej perspektywie. Wciąż powstaje domniemanie popełnienia wykroczenia. Obowiązkowy montaż kamer na stacjach przez właścicieli SKP opisane w formie obowiązkowego wyposażenia kontrolno – pomiarowego jest bardziej efektywnym rozwiązaniem.  Ustawa nie opisuje wprost w jaki sposób mają przebiegać kontrole. Czy będą nieplanowane czy planowane. Jeżeli uwzględni się analitykę CEPIKU to według mojej oceny w ciągu jednego roku stabilizujemy cały rynek. Stacje mają obowiązek podtrzymywać zapis z kamer na miesiąc wstecz. Analityk danych CEPIKU potrafi określić, ile badań w danych stacjach się znajduje i w jakich godzinach. Jak długo trwają oraz z jaką częstotliwością.  Przykład: Analityk dokonuje analizy danych pojazdów w CEPIK. Informacja zwrotna od analityka: „Na SKP o numerze ewidencyjnym XYZ dnia 14.10. w godzinach 10-14 było 20 badań. Warto by to sprawdzić”. Organ nadzorczy wysyła patrol nadzoru „proszę o rejestr z badań z zapisem z kamer z dnia 14.10. w godzinach 10-14”. Załóżmy, że po analizie np. zamiast 20 badań jest 5. Jest podstawa prawna do upomnienia diagnosty bądź nałożenia kary administracyjnej, bądź zatrzymania uprawnień. Kontaktujemy się z klientami – co oczywiście jest możliwe dzięki CEPIKU celem przyjazdu na badanie powtórne. A może akurat pojazd znajduje się u lakiernika.  Stacja kontroli pojazdów obowiązkowo będzie, przekazywać informacje organom nadzoru. Takie rozwiązanie nie obciąża dodatkową pracą diagnostów. Mogą skupić się na badaniach. Właściciel stacji wkłada w koszty prowadzenia działalności kamer, dlatego nie jest to obciążenie. Z punktu widzenia stacji to kamery służą ku temu by chronić własne interesy. By klient nie wymusił badania, by diagnosta był bezpieczny, by można było zidentyfikować klienta bądź zaobserwować coś, co uniknęło uwadze. (telefon klienta, torebkę, dokumenty itp.). Korzyści więcej niż strat.  Czy zasadne jest rozdzielenie nadzoru na dwie grupy: starostwa i TDT. Nie jestem przekonany. Jeżeli chodzi o zwiększenie jakości badań technicznych, to kamery, wolna ręka starostwa jako organu nadzoru nad SKP, diagnostami oraz ośrodkami szkoleń załatwiłoby sprawę. Z drugiej strony dodatkowe etaty będą potrzebne, by to objąć. Sami starości tego nie będą w stanie zrobić. Potrzebny jest analityk albo kilka, którzy będą nad tym czuwać. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy podkreślić, że zamiast obowiązku posiadania kamer w stacjach kontroli pojazdów, zostały wprowadzone do *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* przepisy dotyczące gromadzenia danych o pojazdach w centralnej ewidencji pojazdów, w tym przekazywania ich m. in. przez stacje kontroli pojazdów. Należy także wskazać, że zgodnie z § 1a pkt 2 *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.), badanie techniczne przeprowadza się po pobraniu z centralnej ewidencji pojazdów danych identyfikujących badany pojazd, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 1 ustawy, oraz po ustaleniu rodzaju badania technicznego pojazdu. Wymienione przepisy już w pewnym stopniu przyczyniły się do zapewnienia wiarygodności przeprowadzonego badania technicznego.  Dodatkowo, wiarygodność badania technicznego zapewni dokumentacja fotograficzna. |
| Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | Należy przewidzieć delegację ustawową do rozporządzenia, w którym określone zostaną standardy przechowywania takich danych (w sposób tradycyjny lub elektroniczny), aspekty techniczne: format, rozdzielczość, rozmiar, miejsce przechowywania danych elektronicznych (chmura, dysk lokalny), wykonywanie kopi zapasowych, użycie zabezpieczeń, wskazanie trybu przekazania i organu przechowującego dane w przypadku zamknięcia stacji kontroli pojazdów) itp.  Propozycja: **przechowywanie dokumentacji fotograficznej w formie załącznika do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym (rozwiązanie takie jak w przypadku zmian konstrukcyjnych).** | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Dokumentacja fotograficzna zostanie powiązana z numerem z rejestru badań technicznych. W ocenie MI projekt ustawy został przygotowany na miarę oczekiwań. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadzi tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu. Celem jest potwierdzenie fizycznej obecności pojazdu na badaniu technicznym w formie dokumentacji fotograficznej, która będzie mogła zostać zweryfikowana przez organ nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych.  Jeżeli zaistnieje taka konieczność, szczegółowe wymagania mogą zostać określone, ale przy kolejnej nowelizacji aktu prawnego. |
| Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 81 ust. 12b projektu ustawy, PISKP proponuje doprecyzować sposób dokumentowania fotograficznego faktu wykonania badania technicznego. W ocenie PISKP norma powinna brzmieć:  „12b. Obecność pojazdu na badaniach, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu lub zespół pojazdów (jeśli nie można wykonać zdjęcia pojedynczego pojazdu) z dwóch przekątnych (jedna z przodu i jedna z tyłu) oraz wskazanie drogomierza – o ile pojazd posiada drogomierz. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.”  W proponowanym kształcie norma precyzyjnie określa sposób wykonania zdjęć oraz uwzględnia to, że niektóre pojazdy nie posiadają na wyposażeniu drogomierza.  Według danych Ministerstwa Cyfryzacji, na podstawie informacji z CEP, na koniec 2019 działało w Polsce 2380 stacji okręgowych oraz 2959 stacji podstawowych (razem 5339), które wykonały ok. 19 mln badań. Gdyby przyjąć, że trzeba zrobić pięć fotografii pojazdu, okazałoby się, że średnio jedna stacja musiałaby przechowywać przez pięć lat ok. 89 tysięcy zdjęć, przy trzech zdjęciach byłoby to ponad 53 tysiące w skali 5 lat. Zarówno w pierwszym, jak i w drugim przypadku jest to bardzo dużo plików graficznych. Wypadałoby się więc zastanowić, czy zdjęcia nie mogłyby trafiać do Centralnej Ewidencji Pojazdów razem z informacją o wykonanym badaniu technicznym. Można byłoby je także udostępnić w historii pojazdu. Natomiast jeżeli rozwiązanie z przesyłaniem zdjęć do CEP nie znajdzie aprobaty ustawodawcy, to może warto rozważyć skrócenie terminu przechowywania zdjęć do 2 lat, jak to pierwotnie planowano w projekcie założeń do ustawy, bowiem im dłuższy okres przechowywania zdjęć, tym będzie to bardziej kosztowne dla przedsiębiorców, w szczególności jeśli weźmiemy pod uwagę ile zdjęć ma być przechowywanych. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zauważyć, że z powodu braku możliwości wykonania zdjęcia pojedyncznego pojazdu zaproponowano „zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu”. Brzmienie przepisu jest wystarczające i nie wymaga doprecyzowania w zakresie sposobu wykonywania zdjęć. Zdjęcie zespołu pojazdów wydaje się zbędne, jeżeli do badania technicznego zostaje przedstawiony jeden pojazd.  Odnosząc się do uwzględnienia w przepisie wyrażenia „o ile pojazd posiada drogomierz”, należy wskazać, że przedmiotem uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych był *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym* (UD94), który przewiduje nowe brzmienie art. 81b ust. 1 ustawy. Przepis doprecyzowuje jakie pojazdy powinny być przedstawiane w terminie 14 dni w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza po wymianie drogomierza.  Obecnie obowiązkiem objęte są pojazdy (wskazano na np. wózki widłowe, maszyny budowlane, itp.), pojazdy wolnobieżne, pojazdy wolnobieżne wchodzące w skład kolejki turystycznej lub motoroweru, także niezarejestrowane.  Ma to na celu wyłączenie z tego obowiązku właścicieli pojazdów „niedrogowych” (np. wózków widłowych czy maszyn budowlanych), których podzespoły nie mogą być sprawdzane przez diagnostów ze względu na brak uprawnień i kompetencji.  Tym samym projektowany przepis będzie wskazywał na pojazdy, które posiadają drogomierz. Mając na względzie powyższe, w tym zakresie nie jest potrzebne doprecyzowanie.  Należy również zwrócić uwagę na wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, o którym mowa w załączniku 3 do *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.). Diagnosta wpisuje do zaświadczenia  o przeprowadzonym badaniu technicznym odczyt licznika przebiegu pojazdu  w momencie badania, o ile dotyczy i o ile dane są dostępne. Co oznacza, że analogiczne będzie postępowanie z dokumentacją fotograficzną. W przypadku, gdy pojazd nie będzie posiadał drogomierza, to w zaświadczeniu nie zostanie wpisany odczyt licznika i tym samym nie będzie potrzeby wykonania dokumentacji fotograficznej wskazania drogomierza.  Projektodawca nie zakłada przekazywania dokumentacji fotograficznej do centralnej ewidencji pojazdów. 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. |
| Grzegorz Krzemieniecki | „12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, w wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu oraz wskazanie drogomierza, także inne zdjęcia potwierdzające rażącą niesprawność pojazdu. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.  **Opis zgłoszonej uwagi:** dodanie uzupełniającego brzmienia umożliwi dokumentowanie fotograficzne niesprawności pojazdu przyczyniając się do zwiększenia bezpieczeństwa świadczenia pracy diagnosty samochodowego przeprowadzającego badanie techniczne pojazdu w odniesieniu do dodania art. 81c. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Dodanie wyrazu „inne” powoduje, że przepis nie jest precyzyjny. Z przepisu nie wiadomo ile zdjęć diagnosta powinien wykonać i w jakich przypadkach.  Należy przypomnieć, że zgodnie z załącznikiem nr 8 *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.) w rejestrze badań technicznych pojazdów zamieszcza się m.in. stwierdzone usterki wraz podaniem numeru kolumny pierwszej i trzeciej załącznika nr 1 i/lub 2. Stosownie do § 5 ust. 4 ww. rozporządzenia 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. Po upływie tego okresu dane i informacje archiwizuje się na nośniku informatycznym i przechowuje przez okres 5 lat. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie | „12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, w wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu oraz wskazanie drogomierza, także inne zdjęcia potwierdzające rażącą niesprawność pojazdu. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.  Opis zgłoszonej uwagi: dodanie uzupełniającego brzmienia umożliwi dokumentowanie fotograficzne niesprawności pojazdu przyczyniając się do zwiększenia bezpieczeństwa świadczenia pracy diagnosty samochodowego przeprowadzającego badanie techniczne pojazdu w odniesieniu do dodania art. 81c. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Dodanie wyrazu „inne” powoduje, że przepis nie jest precyzyjny. Z przepisu nie wiadomo ile zdjęć diagnosta powinien wykonać i w jakich przypadkach.  Należy przypomnieć, że zgodnie z załącznikiem nr 8 *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* w rejestrze badań technicznych pojazdów zamieszcza się m.in. stwierdzone usterki wraz podaniem numeru kolumny pierwszej i trzeciej załącznika nr 1 i/lub 2. Stosownie do § 5 ust. 4 ww. rozporządzenia 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. Po upływie tego okresu dane i informacje archiwizuje się na nośniku informatycznym i przechowuje przez okres 5 lat. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | „12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, w wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu oraz wskazanie drogomierza, także inne zdjęcia potwierdzające rażącą niesprawność pojazdu. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.  Opis zgłoszonej uwagi: dodanie uzupełniającego brzmienia umożliwi dokumentowanie fotograficzne niesprawności pojazdu przyczyniając się do zwiększenia bezpieczeństwa świadczenia pracy diagnosty samochodowego przeprowadzającego badanie techniczne pojazdu w odniesieniu do dodania art. 81c. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Dodanie wyrazu „inne” powoduje, że przepis nie jest precyzyjny. Z przepisu nie wiadomo ile zdjęć diagnosta powinien wykonać  i w jakich przypadkach.  Należy przypomnieć, że zgodnie z załącznikiem nr 8 *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* w rejestrze badań technicznych pojazdów zamieszcza się m.in. stwierdzone usterki wraz podaniem numeru kolumny pierwszej i trzeciej załącznika nr 1 i/lub 2. Stosownie do § 5 ust. 4 ww. rozporządzenia 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. Po upływie tego okresu dane i informacje archiwizuje się na nośniku informatycznym i przechowuje przez okres 5 lat. |
| Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | PZPM uważa, ze jest to dobre rozwiązanie, nie wymagające w praktyce nakładów finansowych, a istotnie mogące zapobiec zjawisku przeprowadzania badania bez obecności pojazdu. Wymagania w zakresie dokumentacji zdjęciowej powinny być uzupełnione ze względów identyfikacyjnych o zdjęcie numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) oraz zawarcie na nich daty i godziny ich wykonania. PZPM uważa, że zdjęcia powinny być przede wszystkim przekazywane do CEP, by zapewnić organom nadzorującym możliwość weryfikacji prawidłowości badania bez konieczności obecności na kontrolowanej stacji kontroli pojazdów. Ponadto zapewni to dostępność do dokumentacji fotograficznej w przypadku awarii komputera na stacji kontroli pojazdów bądź próby tzw. turystyki w celu poszukiwania stacji kontroli, która przeprowadzi badanie z wynikiem pozytywnym. Przy tej okazji wskazane byłoby także rozważenie archiwizowania w CEP wyników badań z innych urządzeń wykorzystywanych podczas badania technicznego pojazdu. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Celem wprowadzenia obowiązku prowadzenia dokumentacji fotograficznej nie jest zapewnienie organom nadzorującym możliwości weryfikacji prawidłowości badania bez konieczności obecności na kontrolowanej stacji kontroli pojazdów.  Projektodawca nie zakłada przekazywania dokumentacji fotograficznej do centralnej ewidencji pojazdów. Dokumentacja fotograficzna zostanie powiązana z numerem z rejestru badań technicznych prowadzonym przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Wówczas dokumentacja fotograficzna nie będzie wymagała dodatkowych elementów identyfikacyjnych tj. numeru identyfikacyjnego pojazdu.  Jednakże, uwaga została uwzględniona w zakresie uzupełnienia projektowanego art. 81 ust. 12b o „informacje dotyczące daty i godziny wykonania zdjęć”.  Projekt ustawy nie zakłada archiwizowania w CEP wyników badań z innych urządzeń wykorzystywanych podczas badania technicznego pojazdu, ponieważ na takie rozwiązanie powinien wyrazić zgodę minister właściwy do spraw informatyzacji prowadzący centralną ewidencję pojazdów. W rozumieniu *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* minister jest administratorem danych i informacji zgromadzonych w tej ewidencji. |
| Dekra Polska | Dokumentacja przeprowadzenia badania technicznego  a. Konieczne jest doprecyzowanie, czy dokumentacja fotograficzna pojazdu po przekątnej ma zawierać łącznie 2 (po jednym po przekątnej) czy 4 zdjęcia. Do rozważenia pozostaje zasadność wykonywania zdjęcia drogomierza wobec braku możliwości jednoznacznego przypisania tego typu dokumentacji fotograficznej do badanego pojazdu. Zdjęcie wskazań drogomierza nie będzie wiarygodnie dokumentowało stanu licznika danego pojazdu – istnieje ryzyko dołączenia dowolnego zdjęcia.  b. Wprowadzenie obowiązku wykonywania dokumentacji fotograficznej badanego pojazdu powoduje konieczność poniesienia dodatkowych kosztów przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów (sprzęt fotograficzny, serwery, nośniki pamięci, system umożliwiający bezpieczne przechowywanie zdjęć przez 5 lat). Dodatkowo, co nie jest bez znaczenia, powoduje wydłużenie czasu badania technicznego w przypadku wykonywania dokumentacji bez automatyzacji procesu. Oznacza, to że przedsiębiorcy ponoszą skutki finansowe wprowadzanych zmian. Dlatego DEKRA postuluje o przesunięcie terminu wejścia w życie przepisu na co najmniej 6 miesięcy od dnia ogłoszenia i uwzględnienie dodatkowych kosztów w nowej tabeli opłat za badania techniczne.  c. Dekra proponuje skrócenie okresu przechowywania przez przedsiębiorcę dokumentacji fotograficznej do 2 lat, co pozwoli na ograniczeniu kosztów ponoszonych przez przedsiębiorców. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  W uzasadnieniu zostało doprecyzowane, że będą to 2 zdjęcia.  Należy przypomnieć, że diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym odczyt licznika przebiegu pojazdu w momencie badania,  o ile dotyczy i o ile dane są dostępne.  Zgodnie z załącznikiem nr 8 ust. 2 pkt 19 *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* diagnosta zamieszcza w rejestrze badań technicznych informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, w tym odczyt liczników przebiegu pojazdu w momencie badania technicznego wraz z jednostką miary.  W związku z powyższym, nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że „*Zdjęcie wskazań drogomierza nie będzie wiarygodnie dokumentowało stanu licznika danego pojazdu – istnieje ryzyko dołączenia dowolnego zdjęcia*”.  W ocenie Ministerstwa Infrastruktury projekt ustawy został przygotowany na miarę oczekiwań. Projekt ustawy pozostawia przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów dowolność w sposobie przechowywania zdjęć. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadziłoby tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu.  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. |
| Transportowy Dozór Techniczny | Proponuje się doprecyzować wymagania dla dokumentacji fotograficznej, o której mowa w nowoprojektowanym ust. 12b art. 81 poprzez wskazanie:  „*Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia* ***pozwalające na identyfikację pojazdu*** *przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu, wskazanie drogomierza* ***oraz informacje dotyczące daty i godziny sporządzenia zdjęć****. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.* ***Numer dokumentacji fotograficznej jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych pojazdów****.*”  Powyższe umożliwi pełną identyfikację pojazdu znajdującego się na zdjęciach jak również porównanie z danymi zawartymi w Centralnej Ewidencji Pojazdów.  Dodatkowo proponuje się rozważyć możliwość uregulowania kwestii związanych ze sposobem i miejscem przechowywania dokumentacji fotograficznej jak i postępowania z dokumentacją fotograficzną w przypadku zakończenia przez przedsiębiorcę działalności związanej z przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów. Powyższe ujednolici sposób postępowania z dokumentacją fotograficzną przez wszystkich przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Proponuje się, aby dokumentacja fotograficzna była załącznikiem wpisu z badania technicznego w rejestrze badań. Takie rozwiązanie pozwoli na korzystanie z niej w sposób bardzo wygodny a tym samym pozwoli na pełne uwierzytelnienie danych i w znacznym stopniu wyeliminuje próby „braku dobrej woli” osób zaangażowanych w wykonywanie badań. Znane są rozwiązania stosowane przez Państwa Członkowskie UE, kiedy zdjęcia wykonywane są w sposób automatyczny w momencie wjazdu na stację lub np. w trakcie wykonywania kontroli hamulców na stanowisku rolkowym i automatycznie przesyłane do rejestru badań. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Doprecyzowanie „pozwalające na identyfikację pojazdu”, w opinii Ministerstwa Infrastruktury jest zbędne, ponieważ jest to cel, który tym przepisem powinien zostać osiągnięty.  Uwaga została uwzględniona w zakresie uzupełnienia projektowanego art. 81 ust. 12b o „informacje dotyczące daty i godziny wykonania zdjęć”. Przepis uwzględnia również zaproponowane zdanie, że „numer dokumentacji fotograficznej jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych pojazdów”.  Projekt ustawy pozostawia przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów dowolność w sposobie i miejscu przechowywania zdjęć. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadziłoby tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu.  Określenie sposobu postępowania z dokumentacją fotograficzną w przypadku zakończenia przez przedsiębiorcę działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów nie jest materią ustawową. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich | W celu wykluczenia różnej interpretacji proponowanej zmiany tj. czy należy wykonać 4 czy też 2 zdjęcia bryły nadwozia oraz w jakiej technice maja być one archiwizowane, proponuje się następujące uściślenia oznaczone tłustą czcionką:  *po ust. 12a dodaje się ust. 12b w brzmieniu:*  *„12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych* ***jedno*** *z przodu i* ***drugie*** *z tyłu oraz wskazanie drogomierza. Dokumentacja fotograficzna* ***w wersji cyfrowej*** *jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.”,* | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  W uzasadnieniu zostało doprecyzowane, że będą to 2 zdjęcia.  W opinii Ministerstwa Infrastruktury określenie „w wersji cyfrowej” nie jest poprawne.  Określenie przechowywania dokumentacji fotograficznej w wersji elektronicznej wiązałoby się z wprowadzeniem szczegółowych wymagań.  Projekt ustawy pozostawia przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów dowolność formy dokumentacji fotograficznej. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadziłoby tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu. |
| Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej | W art. 81 ust. 12b projektu ustawy, należy w sposób jednoznaczny opisać sposób dokumentowania fotograficznego faktu wykonywania badania technicznego.  „12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przeciwstawnych przekątnych oraz wskazanie drogomierza – o ile pojazd posiada drogomierz. Dokumentacja fotograficzna w rozdzielczości umożliwiającej odczytanie numerów rejestracyjnych i drogomierza jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów lub serwerach zewnętrznych przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.”  Zaproponowana zmiana precyzuje sposób wykonania zdjęć, ich jakość oraz precyzuje zapis wykonywania zdjęć drogomierza uwzględniając, że niektóre pojazdy nie posiadają na wyposażeniu drogomierza.  Ze względu na ilość wykonywanych zdjęć, niezbędną rozdzielczość oraz wymagane bezpieczeństwo przechowywania, sugerujemy umożliwienie przechowywania ich na serwerach zewnętrznych (np. dostawcy oprogramowania do obsługi stacji, Centralna Ewidencja Pojazdów, serwery TDT). Przy średniej ilości badań technicznych przypadających na jedną SKP (około 3500 badań na rok) i jakości zdjęć wykonywanych przez aparat około 5MB przechowywane zdjęcia będą wymagały dużych i bezpiecznych dysków. Jednak przy założeniu możliwości przetworzenia zdjęcia, w zależności od użytej aplikacji rozmiar zdjęć można zredukować do 300-500kB. Wartości te potwierdzone są przeprowadzonymi przez nas testami. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W opinii Ministerstwa Infrastruktury określenie „przeciwstawnych przekątnych” nie jest poprawne.  Odnosząc się do uwzględnienia w przepisie wyrażenia „o ile pojazd posiada drogomierz”, należy wskazać, że przedmiotem uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych był *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym* (UD94), który przewiduje nowe brzmienie art. 81b ust. 1 ustawy. Przepis doprecyzowuje jakie pojazdy powinny być przedstawiane w terminie 14 dni w stacji kontroli pojazdów w celu dokonania odczytu wskazania drogomierza po wymianie drogomierza.  Obecnie obowiązkiem objęte są pojazdy (wskazano na np. wózki widłowe, maszyny budowlane, itp.), pojazdy wolnobieżne, pojazdy wolnobieżne wchodzące w skład kolejki turystycznej lub motoroweru, także niezarejestrowane.  Ma to na celu wyłączenie z tego obowiązku właścicieli pojazdów „niedrogowych” (np. wózków widłowych czy maszyn budowlanych), których podzespoły nie mogą być sprawdzane przez diagnostów ze względu na brak uprawnień i kompetencji.  Tym samym projektowany przepis będzie wskazywał na pojazdy, które posiadają drogomierz. Mając na względzie powyższe, w tym zakresie nie jest potrzebne doprecyzowanie.  Należy również zwrócić uwagę na wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, o którym mowa w załączniku 3 do *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach*. Diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym odczyt licznika przebiegu pojazdu w momencie badania, o ile dotyczy i o ile dane są dostępne. Co oznacza, że analogiczne będzie postępowanie z dokumentacją fotograficzną. W przypadku, gdy pojazd nie będzie posiadał drogomierza, to w zaświadczeniu nie zostanie wpisany odczyt licznika i tym samym nie będzie potrzeby wykonania dokumentacji fotograficznej wskazania drogomierza.  Doprecyzowanie „w rozdzielczości umożliwiającej odczytanie numerów rejestracyjnych i drogomierza” jest zbyt szczegółowe, aby mogło znaleźć się w projekcie ustawy. Poza tym dokumentacja fotograficzna powinna być wykonana w taki sposób, aby możliwe było odczytanie danych bez potrzeby umieszczania takiego przepisu. Projekt ustawy pozostawia przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów dowolność w sposobie i miejscu przechowywania zdjęć. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadziłoby tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu. |
| Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | Art. 1 pkt 7 OSDS proponuje zapis:  *b) po ust. 12a dodaje się ust. 12b w brzmieniu:*  *„12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu oraz wskazanie drogomierza. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres dwóch lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.”,*  **Uzasadnienie:**  Uważamy, ze okres dwóch lat jest to wystarczający okres dla przechowywania dokumentacji, zwłaszcza, że okresy przeprowadzenia kontroli SKP przez nadzór są roczne. Nie widzimy uzasadnienia dla okresu pięcioletniego. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  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. |
| Transport i Logistyka Polska | Projektowany przepis zawiera obowiązek przechowywania danych fotograficznych pojazdu przez okres 5 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego, bez jakichkolwiek regulacji traktujących o:   bezpieczeństwie przechowywania takich danych, w szczególności w kontekście nieuprawnionego dostępu do nich przez osoby trzecie,   osób i organów uprawnionych do dostępu do tej dokumentacji,   formie przechowywanej dokumentacji fotograficznej /analogowa, cyfrowa/, rozdzielczości fotografii, barwy (nonochromatyczna, kolorowa np. 24 bit etc./, formacie danych w przypadku formy cyfrowej, miejscu przechowywania danych /biuro, siedziba przedsiębiorcy, stacja kontroli pojazdów, nośniki pamięci, chmura danych etc./.  Ponadto nasze wątpliwości budzi wskazany w projekcie okres przechowywania danych. Naszym w naszej ocenie należałoby okres ten ograniczyć do 1 roku. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Nie ma potrzeby wprowadzania dodatkowych przepisów, które będą określały osoby uprawnione do dostępu do dokumentacji fotograficznej, ponieważ taki dostęp będzie posiadał wyłącznie przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów oraz diagnosta.  Z projektu ustawy będzie wynikać jakie organy będą posiadać dostęp do dokumentacji fotograficznej. Starosta w ramach nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów będzie miał prawo, w ramach kontroli okresowych, sprawdzenia prawidłowości wymaganej dokumentacji, co oznacza, że będzie mógł sprawdzić czy dokumentacja fotograficzna jest prowadzona przez przedsiębiorcę. Natomiast Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów będzie przeprowadzał analizę dokumentacji fotograficznej.  Projekt ustawy pozostawia przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów dowolność w sposobie i formie przechowywania zdjęć. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadziłoby tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu.  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)** | Polski Związek Motorowy | Art. 81c wprowadza możliwość odwołania od decyzji diagnosty poprzez postawienie zarzutu naruszenia przepisów prawa. W przypadku negowania pozytywnej decyzji diagnosty (co się praktycznie nie zdarza) jest to w pełni uzasadnione. W przypadku negatywnej decyzji z powodu prostej usterki (np. wymiana przepalonej żarówki, pękniętego lusterka, różne regulacje) właściciel (posiadacz) pojazdu może w ciągu dwóch dni usunąć usterkę i składać odwołanie w celu uniknięcia opłaty za ponowne badanie. Zdaniem PZM należy doprecyzować na czym polega naruszenie prawa przez diagnostę i jakie dowody powinien archiwizować diagnosta, by zapobiec nieuczciwym zarzutom. Zgodnie bowiem z przywołaną na str. 6 uzasadnienia projektu zmian treścią dyrektywy UE w tym zakresie: „Wyniki badania zdatności do ruchu drogowego mogą być zmienione w stosownych przypadkach przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy ustalenia z badania zdatności do ruchu drogowego zawierają oczywisty błąd”. Tak więc nie powinno być możliwości nieograniczonego merytorycznie kwestionowania poprawności orzeczenia diagnosty, a jedynie wtedy, gdy ustalenia z badania zdatności do ruchu drogowego zawierają oczywisty błąd. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Dokonanie napraw już po dokonanym badaniu technicznym, przy obecnym zapisywaniu danych z badania technicznego, będzie łatwe do wykrycia przez diagnostę w obecności wyspecjalizowanych diagnostów zatrudnionych w Transportowym Dozorze Technicznym.  Przepis nie wymaga doprecyzowania. Wyrażenie, że „…istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa..”, jest wystarczające. |
| Grzegorz Krzemieniecki | Po art. 81b dodaje się art. 81c, w którym w ustępach występuje wyraz „ponownego”. Propozycja rozważenia zamiany na wyraz „weryfikacyjne” lub „sprawdzające”.  **Opis zgłoszonej uwagi:** w proponowanym brzmieniu używa się wyrazu „ponownego”. Obecnie brzmienie „ponowne badanie techniczne” ma przypisany kod w CEP i dotyczy badania technicznego pojazdu polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów  i układów, w którym stwierdzono usterki. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wprowadzenie określenia „weryfikacyjnego” lub „sprawdzającego” może budzić wątpliwości i sprawi, że brzmienie przepisu będzie oznaczało, iż badanie techniczne sprowadza się do przeprowadzenia badania technicznego ograniczonego tylko do weryfikacji zespołów i układów, w którym np. stwierdzono usterki. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie | Po art. 81b dodaje się art. 81c, w którym w ustępach występuje wyraz „ponownego”. Propozycja rozważenia zamiany na wyraz „weryfikacyjne” lub „sprawdzające”.  Opis zgłoszonej uwagi: w proponowanym brzmieniu używa się wyrazu „ponownego”. Obecnie brzmienie „ponowne badanie techniczne” ma przypisany kod w CEP i dotyczy ponownego badania polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, po stwierdzeniu, że wszystkie usterki istotne oraz usterki stwarzające zagrożenie zostały usunięte. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wprowadzenie określenia „weryfikacyjnego” lub „sprawdzającego” może budzić wątpliwości i sprawi, że brzmienie przepisu będzie oznaczało, iż badanie techniczne sprowadza się do przeprowadzenia badania technicznego ograniczonego tylko do weryfikacji zespołów i układów, w którym np. stwierdzono usterki. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | Po art. 81b dodaje się art. 81c, w którym w ustępach występuje wyraz „ponownego”. Propozycja rozważenia zamiany na wyraz „weryfikacyjne” lub „sprawdzające”.  Opis zgłoszonej uwagi: w proponowanym brzmieniu używa się wyrazu „ponownego”. Obecnie brzmienie „ponowne badanie techniczne” ma przypisany kod w CEP i dotyczy ponownego badania polegającego na ponownym sprawdzeniu zespołów i układów, po stwierdzeniu, że wszystkie usterki istotne oraz usterki stwarzające zagrożenie zostały usunięte. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wprowadzenie określenia „weryfikacyjnego” lub „sprawdzającego” może budzić wątpliwości i sprawi, że brzmienie przepisu będzie oznaczało, iż badanie techniczne sprowadza się do przeprowadzenia badania technicznego ograniczonego tylko do weryfikacji zespołów i układów, w którym np. stwierdzono usterki. |
| Dekra Polska | W przypadku, gdy istnieje uzasadnione przypuszczenie, ze badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem prawa, brak jest w proponowanych przepisach procedury dot. udokumentowania stanu technicznego pojazdu bezpośrednio po wykonaniu pierwotnego badania. Jest to o tyle istotne, że wg proponowanego zapisu pozostawia się okres 2 dni do zgłoszenia potrzeby ponownego badania. Jednym z rozwiązań w przypadku, gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, mogłoby być zgłoszenie tego faktu diagnoście bezpośrednio po zakończeniu badania. Wtedy diagnosta mógłby dokonać bezpośrednio po zgłoszeniu dokumentację fotograficzną elementów spornej oceny, która będzie ważnym elementem dalszego procesu weryfikacji poprawności wykonania badania. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projektowany art. 81c będzie uwzględniał obowiązek zgłoszenia przez właściciela lub posiadacza pojazdu zastrzeżeń dotyczących przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu oraz odnotowanie ich przez diagnostę w wydanym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym.  Przepis nie wyklucza możliwości dokonania dodatkowego dokumentowania przez diagnostę np. w postaci dokumentacji fotograficznej. |
| Transportowy Dozór Techniczny | TDT proponuje nowe brzmienie projektowanego art. 81c:  *„Art. 81c. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu może, w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania, wystąpić do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego.*  *2. Ponowne badanie techniczne przeprowadza pracownik TDT w wyznaczonej przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego stacji kontroli pojazdów. W przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pracownik TDT wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów a także* *dokonuje wpisu terminu następnego badania technicznego do dowodu rejestracyjnego, o ile jest dostępny, oraz wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym.*  *3. Opłatą za ponowne badanie techniczne w przypadku braku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, obciążony jest właściciel lub posiadacz pojazdu.*  *4. Opłatą za ponowne badanie techniczne w przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, obciążony jest przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne z naruszeniem przepisów prawa.*  *5. Opłaty, o których mowa ust. 3 oraz ust. 4, pobiera Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Opłaty stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.*  *6. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia sposób uiszczenia opłaty za ponowne badanie techniczne, uwzględniając konieczność jednolitego postępowania podmiotów obowiązanych do jej uiszczania.*  W tym miejscu należy zauważyć, że kwestia ponownych badań technicznych została poruszona w dyrektywie 2014/45/UE gdzie zgodnie z art. 13 ust. 6 wyniki badań technicznych mogą zostać zmienione w stosownych przypadkach przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy ustalenia z badania technicznego zawierają oczywisty błąd.  Zaproponowane w art. 81c ust. 2 projektowanej ustawy brzmienie przepisu wskazuje, ze ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne, do którego istnieje uzasadnione przypuszczenie, że zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa. W ust. 6 ww. art. doprecyzowano, że ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego (TDT), który posiada uprawnienia diagnosty.  Dodatkowo, zgodnie z ust. 7 projektowanego art. 81c, to pracownik TDT na podstawie obserwacji przeprowadzonego przez diagnostę badania ostatecznie decyduje o stwierdzonych naruszeniach lub ich braku oraz wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym.  Powyższe rozwiązanie budzi wątpliwości w zakresie możliwości prawidłowego i zgodnego z prawem wykonywania powierzonych przez Dyrektora TDT czynności.  Należy zauważyć, że obecnie funkcjonuje ponad 5342 stacji kontroli pojazdów rozporoszonych na terenie całego kraju a powyższe rozwiązanie obliguje Dyrektora TDT do obecności podczas przeprowadzania ponownego badania technicznego, w ciągu 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania, w stacji kontroli pojazdów.  W opinii Dyrektora TDT przeprowadzenie ponownego badania technicznego w stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone reklamowane badanie doprowadzi do zaangażowania w realizację ww. zadań wszystkich pracowników TDT z pionu nadzoru (50 zespołów/100 osób odpowiedzialnych za bezpośredni nadzór nad pracą diagnosty) i utrzymywanie ich w pełnej gotowości do realizacji tego rodzaju zadania. Konieczność takiej organizacji pracy skutecznie uniemożliwi wykonywanie innych działań nadzorczych, a środki finansowe pochodzące z budżetu państwa i przeznaczone na działalność nadzorczą, przy takim rozwiązaniu w głównej mierze zostaną przekazane na finansowanie wykonywania czynności związanych z ponownym badaniem technicznym.  Wątpliwość budzi również rozwiązanie, o którym mowa w art. 81c ust. 6 i 7 projektu, gdzie wskazano sposób przeprowadzenia ponownego badania technicznego, w tym odpowiedzialność diagnosty i pracownika TDT. Zgodnie z ww. zapisem, to diagnosta przeprowadzałby ponowne badanie techniczne, pracownik TDT na podstawie obserwacji decydowałby o stwierdzonych naruszeniach i wydawał jedynie nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym.  Powyższe zapisy są sprzeczne z zapisami Dyrektywy 2014/45/UE, gdzie wprost wskazano, ze wyniki badań technicznych mogą być zmienione w stosownych przypadkach przez organ nadzoru (…). Ponadto zaproponowane rozwiązanie doprowadzi do konfliktu kompetencyjnego i naruszy prawa niezależności działania zarówno diagnosty jak i pracownika TDT. Dodatkowo projekt nie uwzględnia przypadku, gdy diagnosta odmawia wykonania badania technicznego bądź nie potrafi prawidłowo przeprowadzić badania technicznego.  Zgodnie z przepisami to diagnosta, który wykonał badanie techniczne zobowiązany jest do wydania stosownego zaświadczenia. W związku z powyższym, powierzenie wydania przedmiotowego zaświadczenia pracownikowi TDT, który zgodnie z projektem ustawy może być jedynie obecny podczas przeprowadzania przez diagnostę badania technicznego, wydaje się niezgodne z zapisami projektu ustawy.  TDT zwraca uwagę, że istotą badań technicznych jest faktyczne ich przeprowadzenie przez osobę do tego upoważnioną. Wydanie decyzji co do stanu technicznego pojazdu na podstawie jedynie obserwacji daje szerokie możliwości jej podważenia m.in. na drodze sądowej.  W związku z powyższym, TDT proponuje nowe brzmienie przepisu, gdzie wprost zostanie wskazane, że ponowne badanie techniczne przeprowadza pracownik TDT w wyznaczonej przez Dyrektora TDT stacji kontroli pojazdów. Powyższy zapis oprócz realizacji wymagań dyrektywy jest również gwarancją prawidłowego i niezależnego przeprowadzenia ponownego badania technicznego z zachowaniem kontroli organu nadzoru zarówno nad aspektami technicznymi, finansowymi jak i personalnymi. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Propozycja brzmienia ust. 1 została uwzględniona.  Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów. Ponowne badania techniczne będzie przeprowadzane w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, który posiada uprawnienia diagnosty.  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 stację kontroli pojazdów. Każda stacja posiada własne oprogramowanie dostarczane przez jednego z kilkunastu producentów oprogramowania. Nie ma w związku z powyższym możliwości wydania zaświadczenia przez pracownika Transportowego Dozoru Technicznego. Nie zostanie zatem nigdzie odnotowana informacja, że to pracownik Transportowego Dozoru Technicznego wydał zaświadczenie.  Opłaty za ponowne badanie techniczne nie mogą stanowić przychodu Transportowego Dozoru Technicznego.  Odnosząc się do stwierdzenia, że „dodatkowo projekt nie uwzględnia przypadku, gdy diagnosta odmawia wykonania badania technicznego bądź nie potrafi prawidłowo przeprowadzić badania technicznego”, należy podkreślić, że projekt ustawy będzie zawierał przepis, który umożliwi diagnoście odmowę przeprowadzenia badania technicznego w następującym brzmieniu: „W przypadku, gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania technicznego i przesyła informację o powodzie odstąpienia do centralnej ewidencji pojazdów”.  Zgodnie z zasadą, że badania techniczne przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, nie jest możliwe wprowadzenie do projektu ustawy przepisu, „*gdzie wprost zostanie wskazane, że ponowne badanie techniczne przeprowadza pracownik TDT*”. |
| Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | W art. 1 pkt 8 OSDS proponuje zapis:  *8) po art. 81b dodaje się art. 81c w brzmieniu:*  *„Art. 81c. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu zgłasza zastrzeżenia dotyczące wykonania badania technicznego pojazdu bezpośrednio po jego wykonaniu diagnoście, który je wykonał. Diagnosta odnotowuje zgłoszone zastrzeżenia w rejestrze badań technicznych rubryce „Uwagi” i zamieszcza w zaświadczeniu z przeprowadzonego badania technicznego i wydaje je właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu. Na podstawie wydanego zaświadczenia właściciel lub posiadacz pojazdu zgłasza skargę do starosty pełniącego nadzór nad SKP, w której zostało wykonane badanie i na żądanie starosty przedstawia pojazd do ponownego badania technicznego.*  *2. 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 w tym samym dniu, w którym zostało przeprowadzone badanie co, do którego wniesione zostały zastrzeżenia.*  *3. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta w obecności pracownika nadzoru starosty, któremu podlega stacja kontroli pojazdów.*  *4. Pracownik nadzoru starosty, o którym mowa w ust. 3, ostatecznie decyduje o stwierdzeniu naruszeń, o których mowa w ust. 1, albo o ich braku. W przypadku stwierdzenia tych naruszeń diagnosta wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.*  *5. Koszty ponownego badania technicznego w przypadku braku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa właściciel lub posiadacz pojazdu.*  *6. Koszty ponownego badania technicznego w przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne.*  **Uzasadnienie:**  W przypadkach gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu zaistnieje podejrzenie, iż badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa, można skorzystać z takiej procedury. W takim przypadku diagnosta w obecności pracownika nadzoru starosty przeprowadzi badanie weryfikujące wynik badania technicznego uprzednio przeprowadzonego. Pracownik nadzoru starosty oceni, czy badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa. Ponowne badanie zostanie przeprowadzone na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne o wątpliwej jakości, a sporne kwestie rozwiązane na miejscu. Nie zgadzamy się jednak z propozycją aby badanie takie przeprowadzone mogło być w terminie 2 dni, ponieważ w takim czasokresie można dokonać tak znaczących modyfikacji w pojeździe jak i napraw, które uniemożliwią wydania obiektywnej oceny wykonanych czynności przez diagnostę. Naszym zdaniem pojazd powinien pozostawać na terenie Stacji Kontroli Pojazdów (parkingu) do czasu przybycia nadzoru. Wprowadzenie takiego rozwiązania ma zagwarantować podniesienie poziomu jakości oraz rzetelności czynności wykonywanych przez diagnostów, a tym samym usług świadczonych przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.  Wprowadzenie zapisów w tej formie da możliwość weryfikacji w momencie powstania rozbieżności w ocenie stanu technicznego pojazdu oraz wymusi jednocześnie czynności kontrolne (doraźne) w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Propozycja nowego brzmienia art. 81c nie może zostać uwzględniona, ponieważ w taki sposób nie konstruuje się przepisów.  Jednakże, art. 81c będzie uwzględniał obowiązek zgłoszenia przez właściciela lub posiadacza pojazdu zastrzeżeń dotyczących przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu oraz odnotowanie ich przez diagnostę w wydanym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym.  Propozycja zgłoszenia skargi do starosty pełniącego nadzór nad stacją kontroli pojazdów, w której zostało wykonane badanie jest niezasadna, ponieważ obecnie właściciel lub posiadacz pojazdu może złożyć skargę do Starosty, który sprawuje nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, jeżeli badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa.  Nie jest również możliwe, aby ponowne badanie techniczne przeprowadzał diagnosta w obecności pracownika nadzoru starosty, ponieważ zgodnie z przyjętą koncepcją to Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie sprawował nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.  Dokonanie napraw już po dokonanym badaniu technicznym, przy obecnym zapisywaniu danych z badania technicznego, będzie łatwe do wykrycia przez diagnostę w obecności wyspecjalizowanych diagnostów zatrudnionych w Transportowym Dozorze Technicznym. |
| Art. 1 pkt 8  **(art. 81c, art. 81c ust. 9)** | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego  i Spedycji | PIGTSiS uważa, że te przepisy art. 81c będą i tak martwe, ponieważ obserwujemy, że problemem w kraju nie jest odmowa diagnosty w dopuszczeniu do ruchu pojazdu sprawnego, natomiast problemem jest dopuszczanie przez diagnostów do ruchu pojazdów jednak niesprawnych, ale posiadacze takich nieprawidłowo dopuszczonych do ruchu pojazdów nie będą przecież jechali do drugiej stacji, aby potwierdziła, że pojazd jest jednak niesprawny i uzyskał pieczątkę niesłusznie! Takie czynności mógłby jedynie inicjować kierowca pojazdów, którego posiadacz zmuszałby do jazdy niesprawnymi pojazdami, dla których „załatwił” z nieuczciwym diagnostą pieczątki.  Jeżeli Ministerstwu Infrastruktury chodziło o takie nieuczciwe praktyki, to należy cały art. 81c napisać inaczej, w tym także ust. 9, obecnie zmuszający kierowcę/posiadacza do zapłaty z własnych środków za takie badanie techniczne. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Dyrektywa 2014/45 zobowiązuje państwa członkowskie do zapewnienia właściwego nadzoru oraz jakości badań technicznych pojazdów. Służyć temu będzie m.in. możliwość ponownego przeprowadzenia badania technicznego na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu.  W zaproponowanych przepisach w przypadku stwierdzenia naruszeń podczas przeprowadzenia ponownego badania technicznego, koszt ponownego badania technicznego będzie pokrywał przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów. Właściciel lub posiadacz pojazdu będzie zobowiązany do pokrycia kosztów ponownego badania technicznego w przypadku braku stwierdzenia naruszeń. |
| Art. 1 pkt 8  **(art. 81c ust.1)** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 81c ust. 1, który określa mechanizm wykonania tzw. badania ponownego, wskazano że właściciel lub posiadacz pojazdu może w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania, przedstawić pojazd do ponownego badania technicznego. PISKP uważa, że tak długi termin, pozwala posiadaczowi pojazdu w zasadzie na wykonanie dowolnych napraw lub modyfikacji pojazdu. W takiej sytuacji nie będzie możliwe stwierdzenie, czy diagnosta wykonując badanie pierwotne faktycznie popełnił błąd lub wykonał je niezgodnie z przepisami. Trudno będzie wskazać, czy stan faktyczny pojazdu będzie identyczny jak podczas pierwotnego badania. W związku z tym uważamy, że właściciel lub posiadacz pojazdu powinien zgłosić uwagi co do jakości badania bezpośrednio po jego wykonaniu. Zastrzeżenia te diagnosta powinien odnotować w zaświadczeniu z badania technicznego oraz powinny być przesłane do CEP. W związku z powyższym, w ocenie PISKP art. 81c ust. 1 powinien otrzymać następujące brzmienie:  „Art. 81c. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu może, przedstawić pojazd do ponownego badania technicznego. Właściciel lub posiadacz pojazdu obowiązany jest zgłosić zastrzeżenia co do badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu diagnoście, który je wykonał. Diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym, odnotowuje zgłoszone zastrzeżenia w jego treści oraz przekazuje te informacje do Centralnej Ewidencji Pojazdów.” | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Dokonanie napraw już po dokonanym badaniu technicznym, przy obecnym zapisywaniu danych z badania technicznego, będzie łatwe do wykrycia przez diagnostę w obecności wyspecjalizowanych diagnostów zatrudnionych w Transportowym Dozorze Technicznym.  Projektowany art. 81c będzie uwzględniał obowiązek zgłoszenia przez właściciela lub posiadacza pojazdu zastrzeżeń dotyczących przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu oraz odnotowanie ich przez diagnostę w wydanym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym.  Centralna Ewidencja Pojazdów wymagałaby rozbudowana o gromadzenie danych dotyczących zastrzeżeń do przeprowadzonego badania technicznego. |
| Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | W opinii PZPM przepis nakazujący wykonanie powtórnego badania w ciągu 2 dni, w przypadku gdy będzie ono wykonywane w stacji wskazanej przez Dyrektora TDT, może nie być możliwe do przeprowadzenia w tak krótkim czasie, gdyż w tym okresie posiadacz pojazdu musi zwrócić się do TDT, następnie TDT wyznaczyć badanie na stacji i jeszcze pojawić się na tym badaniu. | **Uwaga została uwzględniona.**  Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów. |
| Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej | W art. 81c ust. 1, określającym wykonanie tzw. badania ponownego wskazano, że właściciel lub posiadacz pojazdu może w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania, przedstawić pojazd do  ponownego badania technicznego. Zwracamy uwagę, że zastosowanie takiego zapisu z pewnością wprowadzi dużą niepewność wśród diagnostów. Proponujemy wprowadzenie zapisu umożliwiającego zgłoszenie zastrzeżeń do badania technicznego wyłącznie przed jego zakończeniem. Pozostawienie dwudniowego terminu zgłaszania zastrzeżeń, pozwoli posiadaczowi pojazdu na wykonanie w międzyczasie naprawy i uniemożliwi diagnoście obronę przed zarzutami. W momencie zgłoszenia zastrzeżenia już na etapie badania  technicznego istnieje możliwość wykonania i archiwizacji zdjęć kwestionowanych / uszkodzonych elementów oraz zarchiwizowanie wyników z urządzeń kontrolno-pomiarowych.  Art. 81c ust. 1 powinien otrzymać następujące brzmienie:  „Art. 81c. 1. W przypadku, gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu zgłasza diagnoście zastrzeżenia do badania technicznego przed zakończeniem badania. Diagnosta dokonuje wpisu zastrzeżenia do Centralnej Ewidencji Pojazdów.” | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Projektowany art. 81c będzie uwzględniał obowiązek zgłoszenia przez właściciela lub posiadacza pojazdu zastrzeżeń dotyczących przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu oraz odnotowanie ich przez diagnostę w wydanym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym.  Centralna Ewidencja Pojazdów wymagałaby rozbudowana o gromadzenie danych dotyczących zastrzeżeń do przeprowadzonego badania technicznego.  Przepis nie wyklucza możliwości dokonania dodatkowego dokumentowania przez diagnostę np. w postaci dokumentacji fotograficznej. |
| Transport i Logistyka Polska | Proponowany termin 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia badania technicznego, celem przedstawienia pojazdu do ponownego takiego badania, nie jest zdefiniowany w jakichkolwiek przepisach prawnych, w tym w przepisach uprd, zaś doktryna i orzecznictwo wykazują różnorodne stanowiska w zakresie wykładni tego terminu. Celem uniknięcia możliwych w praktyce wątpliwości interpretacyjnych (np. czy dniem roboczym jest sobota), proponujemy zastąpienie wyrazów *„w terminie 2 dni roboczych”* wyrazami *„w terminie 3 dni”*.  Dodatkowo, proponujemy wprowadzenie obowiązku pouczenia przez diagnostę o prawie właściciela lub posiadacza pojazdu do ponownego badania technicznego i w tym zakresie dodanie na końcu projektowanego przepisu ostatniego zdania w następującym brzmieniu:  *„Diagnosta, przeprowadzający badanie techniczne, poucza właściciela lub posiadacza pojazdu o takiej możliwości.”* . | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Przepis został doprecyzowany przez wskazanie, że 2 dni robocze jest na złożenie wniosku do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, a nie na przedstawienie pojazdu do ponownego badania technicznego.  Możliwość przedstawienia pojazdu do ponownego badania technicznego pojazdu jest prawem przysługującym właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu, więc nie jest zasadne wprowadzanie dodatkowego przepisu, aby diagnosta pouczał właściciela lub posiadacza pojazdu o takiej możliwości. |
| Art. 1 pkt 8  **(art. 81c ust. 1-3)** | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego  i Spedycji | W art. 81c ust. 1-3 zapisano, że właściciel lub posiadacz pojazdu ma prawo, w ciągu 2 dni roboczych, podstawić pojazd do ponownego badania technicznego na tej samej stacji diagnostycznej albo ma prawo wystąpić do Dyrektora TDT o przeprowadzenie ponownego badania na innej stacji. Przepis ten wydaje się niby słuszny z punktu widzenia posiadacza pojazdu, ale przez 2 dni robocze, a jeszcze obejmujące sobotę i niedzielę, można wykonać poważny remont każdego pojazdu, co – naszym zdaniem – może doprowadzić do wielu sporów. Posiadacz pojazdu będzie twierdził, że żadnych napraw nie wykonywał a diagnosta będzie się bronił, że pojazd naprawiono. Kto takie spory będzie rozstrzygał i w jakim czasie. Uważamy, że bardziej obiektywnym byłoby umożliwienie ponownego badania na innej, sąsiedniej, stacji diagnostycznej i powinno się to odbyć niezwłocznie, czyli w czasie niezbędnym na przemieszczanie tego pojazdu do innej stacji diagnostycznej. W przypadku pozytywnego wyniku badania w tej drugiej stacji diagnostycznej, czyli jednak braku naruszeń, właściciel pierwszej stacji diagnostycznej powinien być ustawowo zobowiązany do zwrotu pobranych należności za nieprawidłowo przeprowadzone badanie. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Ustawodawca mając na uwadze interes społeczny wprowadził możliwość zweryfikowania prawidłowości wykonania przez diagnostę badania technicznego. W tym celu zawarł regulację dającą możliwość właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu przedstawiania pojazdu do ponownego badania, które wykona diagnosta w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie wskazano, że właściciel lub posiadacz pojazdu powinien wystąpić z wnioskiem do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia badania. W tym miejscu należy zauważyć, że pracownik Transportowego Dozoru Technicznego korzystając ze swojej wiedzy i doświadczenia będzie w stanie obiektywnie stwierdzić naruszenia i wydać wiarygodną ocenę. Dokonanie napraw już po dokonanym badaniu technicznym, przy obecnym zapisywaniu danych z badania technicznego, będzie łatwe do wykrycia przez diagnostę w obecności wyspecjalizowanych diagnostów zatrudnionych w Transportowym Dozorze Technicznym. Rozwiązanie zakładające umożliwienie niezwłocznego ponownego badania na innej, sąsiedniej stacji kontroli pojazdów byłoby rozwiązaniem bez żadnego nadzoru. Z brzmienia projektu wynika, że w przypadku przeprowadzenia ponownego badania technicznego i stwierdzenia naruszeń koszt będzie pokrywał przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie. |
| Art. 1 pkt 8 **(art. 81c ust. 2)** | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | W opinii PZPM ponowne badanie techniczne nie powinno być przeprowadzane na tej samej stacji kontroli pojazdów. Z konieczności zapewnienia obiektywizmu i prawidłowej weryfikacji, powinno się ono odbywać już na stacji kontroli pojazdów wskazanej przez Dyrektora TDT. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Obecność pracownika Transportowego Dozoru Technicznego zapewni obiektywizm  i prawidłową weryfikację ponownego badania technicznego. |
| Art. 1 pkt 8 **(art. 81c ust. 3)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | Proponuje się by takie uprawnienie posiadał także Starosta jeżeli w procesie rejestracji pojazdu uzna wykonane badanie za niezgodne z prawem lub pojawią się wątpliwości dotyczące ustaleń diagnosty w zakresie danych niezbędnych do rejestracji (w zakresie zmiany rodzaju pojazdu, liczby miejsc, zmniejszenia mocy silnika itp.). Proponowane brzmienie: „**W przypadku gdy w toku rejestracji pojazdu, o której mowa w art. 73 ust. 1 w ocenie starosty istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, starosta może wystąpić do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego na innej stacji niż wskazana w ust. 2.** | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy przypomnieć, że starosta posiada uprawnienie do skierowania pojazdu na dodatkowe badania techniczne pojazdu w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji.  Propozycja wzbudza wątpliwość i jest niezrozumiała z powodu poniesienia kosztów za przeprowadzone badanie techniczne. W sytuacji gdy przypuszczenie nie potwierdzi się, niemożliwe jest obciążenie właściciela lub posiadacza pojazdu kosztami przeprowadzenia ponownego badania technicznego. |
| Art. 1 pkt 8 **(art. 81c ust. 3-5)** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich | SIMP proponuje usunąć w tym artykule ust. 3,4 i 5 lub zamiennie zachowując ust. 3,4 i 5 zmienić zapis ust 6, który otrzyma w tym przypadku następujące brzmienie:  *„6. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego* ***oraz jeżeli będzie sobie życzył również diagnosty, który to badanie przeprowadzał pierwotnie. O zamiarze przeprowadzenia ponownego badania technicznego Transportowy Dozór Techniczny z co najmniej 2 dniowym wyprzedzeniem powiadamia stację kontroli pojazdów w której badanie to zostało wykonane.***  Uzasadnienie: Wykonywanie badań technicznych sprawdzających ich prawidłowy wynik, w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, wydaje się być uzasadnione. Natomiast propozycja, aby badania takie odbywały się na innej stacji niż stacja, która to badanie wykonywało wydaje się, że jest nie racjonalne i mogące budzić dużo kontrowersji i zarzutów. Zarzuty np. co do wyniku takiego badania technicznego sprawdzającego będzie wynikało z tego, że na innej stacji nie będzie obecny diagnosta, który to badanie wykonywał pierwotnie. Nie będzie wiec możliwe zweryfikowane stanu technicznego pojazdu w jego obecności przy obecności właściciela czy użytkownika pojazdu i odniesienie się do stanu technicznego pojazdu jaki miał miejsce przed kilku dniami.  Sam pomysł wprowadzenia tego rodzaju badań w ramach nadzoru wydaje się, że jest zaczerpnięty z nadzoru obowiązującego w Holandii. Należy jednak zaznaczyć, że tam badanie techniczne sprawdzające wykonywane jest w terminie do 2 godzin od momentu wykonania badania przez stację. Natomiast przy tak długim czasie jaki upłynie w proponowanym projekcie od badania pojazdu do badania sprawdzającego może powodować dużo nadużyć spowodowanych chociażby czynnikiem ludzkim tzw. odgrywania się nad diagnostą, który wydał pierwotnie wynik negatywny czy pozytywny badania technicznego. W ciągu kilku dni można przecież celowo wymienić ogumienie, naprawić lub wymienić na niesprawne części czy podzespoły pojazdu. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów. Ponowne badanie techniczne będzie wykonywał diagnosta, który wykonał pierwotne badanie techniczne.  W opinii Ministerstwa Infrastruktury, nie ma potrzeby powiadamiania stacji kontroli pojazdów o przeprowadzeniu ponownego badania technicznego. Na takie rozwiązania jak zakłada system nadzoru jak obowiązujący w Holandii, Polska nie może sobie pozwolić. Tryb rozstrzygnięcia byłby trudny do określenia. |
| Art. 1 pkt 8  **(art. 81c ust. 3-9)** | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego  i Spedycji | Artykuły 81c ust. 3 do 9 powinny zostać skreślone. Uważamy, że nadanie uprawnień Dyrektorowi TDT do wyznaczania stacji kontroli pojazdów do prowadzenia powtórnych badań technicznych – podkreślamy na wniosek posiadacza pojazdu – będzie skutkowało tym, że najczęściej będą to stacje diagnostyczne znajdujące się w siedzibie Oddziału Terenowego TDT, które mogą być oddalone nawet o setki kilometrów od siedziby przewoźnika, będą powodować duże koszty dla posiadaczy takiego pojazdu. | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów |
| Art. 1 pkt 8 **(art. 81c ust. 5)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | Przepis ma charakter dyskryminujący, brak klucza na podstawie, którego Dyrektor ma wyznaczyć konkretną stację – w skrajnych wypadkach może to być np. ciągle ta sama stacja najbliżej siedziby oddziału terenowego TDT. Brak regulacji w przypadku pojazdów leasingowych nie gromadzi danych użytkowników pojazdów (konieczność wykonania badań zgodnie z siedzibą instytucji finansowej) . | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów |
| Transport i Logistyka Polska | TLP proponuje uwzględnienie w projektowanym przepisie faktu, iż właścicielem lub posiadaczem pojazdu może być nie tylko osoba fizyczna, ale również przedsiębiorca, który zamiast miejsca zamieszkania posiada siedzibę rejestrową, bądź inne miejsca, w których także wykonuje swoją działalność.  W związku z powyższym proponujemy wyrazy *„od miejsca zamieszkania właściciela lub posiadacza pojazdu”* zastąpić wyrazami *„od miejsca zamieszkania, siedziby lub innego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej właściciela lub posiadacza pojazdu”* (dwukrotnie). | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Przepis został usunięty z projektu ustawy. |
| Art. 1 pkt 8  **(art. 81c ust. 6)** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 81c ust. 6 w przypadku wykonania badania ponownego w stacji kontroli pojazdów, która wykonała badanie pierwotne, w projekcie jest brak mechanizmu zgłoszenia do Dyrektora TDT wniosku o przyjazd pracownika TDT na to badanie. Dlatego zasadnym jest zgłaszanie zastrzeżeń przez diagnostę. Co za tym idzie Dyrektor TDT za pośrednictwem ewidencji mógłby otrzymać informację o konieczności wykonania badania ponownego. PISKP obawia, się, czy w przypadku dużej ilości zgłoszeń, faktycznie możliwe będzie zabezpieczenie przez Dyrektora TDT obecności jego pracownika przy każdym badaniu ponownym. Projekt nie odpowiada także na pytanie o skutki prawne przyjazdu pracownika TDT na SKP w późniejszym terminie.  Zdaniem PISKP ponowne badanie techniczne powinno być przeprowadzone w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, który posiada uprawnienia diagnosty, przez tego diagnostę, który wykonał badanie pierwotne, Diagnosta ten mógłby od razu wyjaśnić wszelkie wątpliwości, które pojawiły się do pierwotnego badania.  Dlatego też art. 81c ust. 6 powinien otrzymać brzmienie:  „6. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta, który wykonał badanie, o którym mowa w ust. 1, w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, który posiada uprawnienia diagnosty.”  W ocenie PISKP możliwość wykonania badania ponownego powinna być tylko na tej stacji, która wykonała badanie pierwotne. Nawet jeśli przyjmiemy, że urządzenia będą kalibrowane, to wielość producentów urządzeń oraz różne dopuszczalne prawem metody badawcze, mogą spowodować, że wyniki pomiarów z tych urządzeń będą różne. Wykonanie badania ponownego na tej samej stacji, pozwoli na jego wykonanie w tych samych warunkach i na tych samych urządzeniach, co badanie pierwotne. W ocenie PISKP takie rozwiązanie byłoby najbardziej odpowiednie. Nawet wprowadzając kalibrację urządzeń nie jest możliwe osiągnięcie takiego stanu, aby wszystkie urządzenia na stacji kontroli pojazdów mierzyły dokładnie tak samo i dokładnie to samo. | **Uwaga została uwzględniona.**  Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne.  Artykuł 81c został uzupełniony o wystąpienie z wnioskiem do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku przeprowadzenia badania technicznego na tej samej stacji kontroli pojazdów a także został dodany przepis, że ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta, który wykonał badanie pierwotne.  Zakłada się, że ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane w uzgodnionym, przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z właścicielem lub posiadaczem pojazdu, terminie. |
| Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej | W art. 81c ust. 6 należy sprecyzować, że ponowne badanie techniczne wykonywane jest przez tego samego diagnostę w tej samej stacji kontroli pojazdów. Pomimo wprowadzenia obowiązku kalibracji urządzeń diagnostycznych jako producenci, dostawcy i serwisujący urządzenia diagnostyczne wskazujemy na możliwość występowania niewielkich różnic w wynikach wskazań prawidłowo działających urządzeń kontrolnopomiarowych. Wynika to z szeregu czynników konstrukcyjnych, eksploatacyjnych oraz warunków zewnętrznych (atmosferycznych). Jest to zjawisko normalne, dobrze znane w technice i zostało wzięte pod uwagę zarówno w tekście implementowanej Dyrektywy jak i w tekście obecnie obowiązującego rozporządzenia w sprawie wymagań wobec stacji kontroli przeprowadzających badania techniczne pojazdów. Wykonanie tzw. badania ponownego na tych samych urządzeniach zwiększy porównywalność wyników pomiarów. Byłaby ona jeszcze większa, gdyby badanie ponowne wykonywał ten sam diagnosta.  „6. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta, który wykonał badanie, o którym mowa w ust. 1, na tej samej stacji kontroli w obecności pracownika organu nadzoru.” | **Uwaga została uwzględniona.**  Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne.  Artykuł 81c został uzupełniony o wystąpienie z wnioskiem do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku przeprowadzenia badania technicznego na tej samej stacji kontroli pojazdów a także został dodany przepis, że ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta, który wykonał badanie pierwotne.  Zakłada się, że ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane w uzgodnionym, przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z właścicielem lub posiadaczem pojazdu, terminie. |
| Art. 1 pkt 8  **(art. 81c ust. 7)** | Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz | „Art. 81c ust. 7  …pracownik Transportowego Dozoru Technicznego wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu”.  Zapis uznano za nieprecyzyjny. Czy należy rozumieć, że właściciel stacji zobowiązany jest zapewnić pracowników TDT dostęp do infrastruktury własnej SKP oraz, czy zaświadczenie zostanie wystawione przez pracownika TDT na terenie tej stacji, na bazie adekwatnego uprawnienia do logowania w systemie SKP. | **Uwaga została uwzględniona.**    W projekcie ustawy zrezygnowano z wydawania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu przez pracownika Transportowego Dozoru Technicznego. |
| Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 81c ust. 7 zakłada się, że pracownik TDT będzie wydawał zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu ponownym w sytuacji korzystania z infrastruktury, w tym informatycznej SKP. Zatem zasadnym byłoby, aby pracownik TDT, prowadził własny rejestr takich badań ponownych, które będą następnie przekazywane do Centralnej Ewidencji Pojazdów. Nie zostało wskazane z jakiej infrastruktury, w tym programu do rejestru badań technicznych mieliby korzystać inspektorzy TDT. Poza tym, przedsiębiorca musi zgłosić do Starostwa, których diagnosta zatrudnia i tylko Ci zgłoszeni diagności mają prawo wykonywać badania techniczne na tej konkretnej stacji. Otrzymują też osobiste uprawnienia do korzystania z programów do rejestru badań technicznych. Trudno wyobrazić sobie sytuacje, w której nigdzie nie zgłoszony inspektor TDT wystawia zaświadczenie z programu, do którego nie ma uprawnień. Te zapisy wymagają dopracowania i doprecyzowania. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**    W projekcie ustawy zrezygnowano z wydawania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu przez pracownika Transportowego Dozoru Technicznego.  Pracownik Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie prowadził rejestru ponownych badań technicznych. Zgodnie z przepisami *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* jest jeden rejestr badań technicznych prowadzony w systemie teleinformatycznym przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. |
| Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej | Art. 81c ust. 7 przewiduje, że zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu ponownym pracownik TDT będzie wydawał korzystając z infrastruktury (w tym informatycznej) SKP. Wskazanym byłoby, aby diagnosta-inspektor TDT, prowadził rejestr takich badań ponownych w systemie TDT, które później będą przekazywane do Centralnej Ewidencji Pojazdów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**    W projekcie ustawy zrezygnowano z wydawania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu przez pracownika Transportowego Dozoru Technicznego.  Pracownik Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie prowadził rejestru ponownych badań technicznych. Zgodnie z przepisami *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* jest jeden rejestr badań technicznych prowadzony w systemie teleinformatycznym przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. |
| Art. 1 pkt 8  **(art. 81c ust. 8 oraz ust. 9 pkt 2)** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 81c ust. 8 oraz ust. 9 pkt 2 określono, że koszt ponownego badania technicznego w przypadku braku stwierdzeń naruszeń pokrywa właściciel lub posiadacz pojazdu. Podobne kwestie pokrycia kosztów badania określono w sytuacji badania ponownego po wyznaczeniu stacji przez Dyrektora TDT. Nie sprecyzowano natomiast komu będą refundowane te koszty i w jakiej wysokości. PISKP postuluje, aby opłaty za te badania otrzymywał podmiot prowadzący SKP, bowiem on będzie ponosił największe koszty wprowadzenia tego mechanizmu.  W związku z tym, PISKP proponuje w art. 81c dodanie ust. 10 o treści:  „10. Koszty ponownego badania technicznego, o którym mowa w ust. 8 i ust. 9 pkt 2, będą przekazywane podmiotowi prowadzącemu stację kontroli pojazdów.”  PISKP uważa, że wysokość tych kosztów powinna odpowiadać wysokości opłaty za kwestionowane badanie. | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów i tym samym przepisy dotyczące kosztów za przeprowadzenie ponownego badania technicznego nie będą wzbudzały wątpliwości. |
| Art. 1 pkt 8 **(art. 81c ust. 9)** | Transport i Logistyka Polska | Wobec potwierdzenia naruszenia przepisów prawa przy przeprowadzaniu badania technicznego wydaje się, iż niezależnie od miejsca przeprowadzenia ponownego badania (pierwotna stacja kontroli pojazdów lub ta, wyznaczona przez Dyrektora TDT), jego koszt powinien pokrywać zawsze przedsiębiorca prowadzący SKP (gdyż to jego pracownik zawinił), nie zaś właściciel lub posiadacz pojazdu. Zwracamy uwagę, że sugerowane w uzasadnieniu projektowanej zmiany (str. 6 uzasadnienia) dochodzenie pozwem cywilnym zwrotu kosztów ponownego badania na stacji wyznaczonej przez Dyrektora TDT wiąże się z zaangażowaniem dodatkowego czasu, dodatkowej pracy i w wielu przypadkach profesjonalnego pełnomocnika, co nie tylko generuje dodatkowe koszty, ale także odwleka w czasie możliwość odzyskania słusznie należnych kwot za bezprawne działanie SKP i przerzuca ciężar finansowy dochodzenia praw podmiotowych z organu wykonującego zadania publiczne, który naruszył prawo, na poszkodowany takim naruszeniem, niewinny podmiot.  Wobec powyższego, TLP proponuje następujące brzmienie art. 81c ust. 9 uprd:  *„Koszty ponownego badania technicznego w przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne z naruszeniem przepisów prawa.”*. | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów i tym samym przepisy dotyczące kosztów za przeprowadzenie ponownego badania technicznego nie będą wzbudzały wątpliwości.  Właściciel lub posiadacz pojazdu nie poniesie kosztów ponownego badania technicznego jeżeli zostaną stwierdzone nieprawidłowości w sposobie przeprowadzenia badania przez diagnostę zatrudnionego na podstawowej lub okręgowej stacji kontroli pojazdów w przypadku przeprowadzenia ponownego badania technicznego . Koszt będzie pokrywał przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie.  Natomiast właściciele lub posiadacze pojazdów pokrywają koszt takiego badania w przypadku braku stwierdzenia nieprawidłowości w sposobie przeprowadzenia badania |
| Art. 1 pkt 8 **(art. 81c ust. 9 pkt 2)** | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | W opinii PZPM w tym przypadku koszty ponownego badania powinny być ponoszone przez przedsiębiorcę prowadzącego stacje kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone nieprawidłowo poprzednie badanie techniczne. Pozostawienie tego zapisu w obecnym kształcie, będzie zniechęcało do skorzystania możliwości wyznaczenia stacji przez Dyrektora TDT. | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Zmianie uległa koncepcja przeprowadzania ponownego badania technicznego. Ponowne badanie techniczne będzie przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. W związku z tym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nie będzie wyznaczał stacji kontroli pojazdów i tym samym przepisy dotyczące kosztów za przeprowadzenie ponownego badania technicznego nie będą wzbudzały wątpliwości. |
| Art. 1 pkt 9 | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | W art. 1 pkt 9 OSDS proponuje wykreślić w całości, a w to miejsce wpisać przepisy o obowiązku posiadania świadectwa zdatności pojazdu do ruchu przy wprowadzaniu pojazdu do ruchu oraz kar związanych z jego brakiem.  **Uzasadnienie:**  Wprowadzenie obowiązku posiadania świadectwa zdatności pojazdu do ruchu przy wprowadzaniu pojazdu do ruchu (użytkowaniu pojazdu) spowoduje umożliwienie karania kierowców faktycznie dokonujących łamania przepisów, a nie kierowców, którzy chcą dopełnić obowiązku posiadacza/użytkownika pojazdu polegających na przedstawieniu pojazdu do badania po terminie. Zostanie też spełniony warunek domniemania niewinności zamiast obligatoryjne karanie wszystkich niezależnie od stopnia winy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy.  Za pomocą przedstawionej propozycji nie zostanie osiągnięty cel jakim jest zdyscyplinowanie właścicieli i posiadaczy pojazdów do przedstawiania pojazdów do badania technicznego w wyznaczonym terminie. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 1 pkt 9 lit. b projektowanej zmiany ustawy, który wprowadza zmiany w art. 83 występuje błąd redakcyjny. Prawidłowa treść to: „b) po ust. 1a dodaje się ust. 1aa-1ak w brzmieniu:” | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Dekra Polska | Uwagi redakcyjne  Art. 1 pkt 9 lit. b projektu ustawy wprowadzającej zmiany w art. 83 zamiast: „dodaje się ust. 1aa-1ah w brzmieniu:” powinno być: „dodaje się ust. 1aa-1ak w brzmieniu:” | **Uwaga została uwzględniona** |
| Art. 1 pkt 9 lit. b **(art. 83 ust. 1aa)** | Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR) | Proponuję wykreślenie dodatkowej opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie (w art. 1 pkt 9 projektu - dotyczącym nowego art. 83 ust.1 aa). Zapis ten jest szkodliwy. Nie zachęca do dokonywania przeglądu, gdy jego termin minie. Przyjechanie pojazdem na przegląd z tablicami próbnymi lub przywożenie go na lawecie traci sens.  Pod rozwagę podaję wprowadzenie przepisu sankcjonującego jazdę pojazdem bez ważnego przeglądu technicznego. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Przepis dotyczący poruszania się pojazdem bez ważnego badania technicznego jest już w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.*  Jeżeli właściciel lub posiadacz nie przedstawi pojazdu do badania technicznego, w przypadku kontroli drogowej stosownie do art. 132 ust. 1 pkt 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie. |
| Jarosław Włodarczyk | W przypadku nieuwzględnienia wniosku wskazanego w pkt 1 wnoszę, aby w art. 83 ust. 1aa, po zapisie „zgodnie z art. 78a.” zamiast kropki na końcu zdania wstawić przecinek i dodać zapis „ oraz pojazdów historycznych (starszych niż 40 lat).”  Powód - Przepisy winny być kompatybilne z już obowiązującymi przepisami. Zgodnie z obowiązującym art. 29 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2214, z późn. zm.) posiadacz pojazdu historycznego (tj. starszego niż 40 lat) jest obowiązany zawrzeć umowę obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych przed wprowadzeniem takiego pojazdu do ruchu. Zatem w myśl projektowanego zapisu art. 83 ust. 1aa pomimo, iż ponad 40 letni pojazd nie będzie wprowadzany do ruchu, będzie miał obowiązek posiadania ciągłości przeglądu technicznego. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy odróżnić pojazd zabytkowy od pojazdu historycznego.  Jeżeli pojazd historyczny ma co najmniej 40 lat, to nie oznacza, że nie podlega obowiązkowi przedstawienia pojazdu do badania technicznego w wyznaczonym terminie. |
| Konrad Filipiak | **Opłata dodatkowa za przeprowadzenie badania technicznego po terminie**  Należy tutaj wyjść od zasadniczych zapisów dyrektywy określających jej cele:  „(3) Badania zdatności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie **w trakcie ich użytkowania.** System ten powinien obejmować przeprowadzania okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów oraz drogowe kontrole techniczne pojazdów wykorzystywanych do celów komercyjnych w transporcie drogowym, a także przewidywać procedurę rejestracji pojazdów pozwalającą na zatrzymanie dopuszczenia pojazdu do ruchu drogowego, w przypadku gdy pojazd stanowi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa drogowego. Badania okresowe pojazdów powinny stanowić główne narzędzie zapewniania zdatności do ruchu drogowego. Kontrole drogowe pojazdów użytkowych powinny być jedynie uzupełnieniem badań okresowych.”  „(18) Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdatne **do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji**. Posiadacz dowodu rejestracyjnego oraz, w stosownych przypadkach, użytkownik pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatności do ruchu drogowego.”  „(19)” Dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego wpływu na społeczeństwo ważny jest **prawidłowy stan techniczny pojazdów użytkowanych na drogach**. W związku z tym nie należy uniemożliwiać państwom członkowskim dopuszczania, na zasadzie dobrowolności, dodatkowych badań zdatności do ruchu drogowego.”  Uwagi:  Znamienne są wyżej wytłuszczone zapisy o użytkowaniu i eksploatacji w ruchu drogowym. Jeżeli pojazd nie jest eksploatowany w ruchu drogowym, bezcelowe jest wymuszanie na posiadaczu przeprowadzenie badania technicznego, jak również karania go dodatkową opłatą w momencie gdy chciałby przeprowadzić badanie techniczne i wprowadzić pojazd ponownie do ruchu. Możemy tutaj wymienić mnóstwo przypadków gdy przeprowadzenie badania technicznego w wymaganym terminie jest utrudnione bądź nawet niemożliwe:  -dłuższy wyjazd właściciela (wielu obywateli Polski pracuje poza granicami państwa, delegacje trwają nierzadko kilka miesięcy,  - pojazd przygotowany do rywalizacji sportowej poza ruchem drogowym (np. wszelkiego rodzaju wyścigi) mający zdemontowane wyposażenie drogowe (w tym oświetlenie),  - pojazdy użytkowane sezonowo np. samochody z nadwoziem typu kabriolet czy motocykle (w niektórych przypadkach posiadacze takich pojazdów używają ich w naszych warunkach klimatycznych w bardzo ograniczonym zakresie. Gdy termin przeglądu wypada w miesiącach późnojesiennych/zimowych/wczesnowiosennych może pojawić się problem. Jako przykład braku możliwości eksploatacji niektórych pojazdów, także ze względu bezpieczeństwa, można podać czasowe zawieszanie przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego egzaminów na motocyklowe kategorie prawa jazdy.),  - pojazd motocykl/samochód w trakcie renowacji, naprawy, kompletowania,  - pojazd kolekcjonerski mogący stać sobie dłużej w garażu.  Dlaczego właściciele takich pojazdów mają być karani dodatkową opłatą mimo doskonałego stanu technicznego pojazdu w momencie przedstawienia go do badania technicznego?  W dalszej części dyrektywy czytamy:  (21) Badania stanu technicznego w cyklu życia pojazdów powinny być stosunkowo proste, szybkie i **niedrogie**, a jednocześnie skuteczne w zakresie osiągania celów niniejszej dyrektywy.  Uwagi:  Dodatkowe opłaty za przekroczenie terminu badania technicznego mają się wręcz przeciwnie do zaleceń dyrektywy. Znając polskie realia, wielu użytkowników tanich pojazdów takie regulacje skutecznie odstraszą od przeprowadzenia badania technicznego, skoro zapłacą za nie dużo więcej. Przyniesie to skutek odwrotny od zamierzonego i zwiększy ilość pojazdów rzeczywiście poruszających się po drogach bez ważnego badania technicznego, a co za tym idzie z usterkami mogącymi mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Kierowcy pojazdów o niskiej wartości (szczególne osoby o niskich dochodach) w dużej części zrezygnują w ogóle z badania pojazdów ze względów ekonomicznych (np. opłata za badanie techniczne samochodu osobowego wyposażonego w instalację LPG wg projektu wzrośnie za 162 zł do 324 zł) i świadomie będą podejmowali ryzyko poruszania się niesprawnymi pojazdami.  W mojej ocenie należy również uwolnić ceny badań technicznych pojazdów. Urzędowo regulowane ceny nie dają żadnych wymiernych korzyści w odniesieniu do rzetelności przeprowadzonych badań. Wręcz przeciwnie – brak konkurencji cenowej pomiędzy podmiotami prowadzącymi działalność polegającą na przeprowadzaniu badań technicznych prowadzi do sytuacji, że klienci korzystają ze stacji gdzie „łatwiej” i szybciej można otrzymać potwierdzenie pozytywnego przejścia badania. Poza tym należy wskazać, że w różnych regionach, różnych lokalizacjach, różnych warunkach, koszty prowadzenia tego typu działalności są różne.  Nawet jeżeli cena za badanie techniczne miałaby pozostać regulowana administracyjnie to koszt usługi powinien jednoznacznie odzwierciedlać samą usługę. Tym samym bezzasadne jest wprowadzenie podwójnej opłaty za badanie po terminie, skoro usługa ta sama.  Jeżeli administracja państwowa uważa, że przekroczenie terminu badania technicznego jest wykroczeniem i należy za to karać, to ma narzędzia do egzekwowania prawa np. podczas kontroli drogowej. I jest to całkowicie logiczne. Jeżeli administracja państwowa nie radzi sobie ze zdyscyplinowaniem kierowców wprowadzających do ruchu pojazdy bez ważnych badań technicznych, to nie jest rozwiązaniem stosowanie odpowiedzialności zbiorowej i karanie obywateli, którzy chcą przed wprowadzeniem pojazdu do ruchu (np. jak w przypadkach podanych powyżej) rzetelnie zbadać swój pojazd. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Odnosząc się do utrudnionych przypadków przeprowadzenia badania technicznego należy wskazać, że w przypadku wyjazdu właściciela i poruszania się pojazdem po innych krajach, projekt zakłada możliwość przeprowadzenia badania technicznego zarówno 30 dni przed, jak również 30 dni po wyznaczonym terminie. Również posiadacz pojazdu może udać się na stację kontroli pojazdów w celu przeprowadzenia badania technicznego pojazdu.  Należy podkreślić, że w kwestii wprowadzania zmian w pojazdach już zarejestrowanych to zgodnie z art. 81 ust.  11 pkt 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* pojazd, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym, z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem, podlega dodatkowemu badaniu technicznemu.  Należy również zaznaczyć, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w Polsce jest jedną z tańszych opłat w Unii Europejskiej.  Odnosząc się do cytowanych przepisów *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* należy wskazać na art. 21, który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.  Jeżeli właściciel lub posiadacz nie przedstawi pojazdu do badania technicznego, w przypadku kontroli drogowej stosownie do art. 132 ust. 1 pkt 1 i 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu lub stwierdzenia że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie. W takim przypadku, właściciel lub posiadacz pojazdu będzie zmuszony do dokonania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego oraz opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. |
| Polski Związek Motorowy | Artykuł 83 ust. 1aa wprowadza słusznie zasadę nie naliczania kary za przekroczenie terminu badania technicznego pojazdu w okresie czasowego wycofania tego pojazdu z ruchu, jednak w przypadku pojazdów osobowych, motocykli, pojazdów dostawczych o dmc  3,5 t, przepis o czasowym wycofaniu z ruchu jeszcze nie wszedł w życie (termin zależny jest od terminu wydania Komunikatu), więc proponuje się, aby wejście w życie przepisu o dodatkowych opłatach powiązać z terminem wejściem w życie tego Komunikatu. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projektowany art. 83 ust. 1aa zawiera wyłączenie z pobierania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie m.in. w przypadku pojazdu dla którego wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie czasowego wycofania tego pojazdu z ruchu, zgodnie z art. 78a. Stosownie do art. 78a *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* wycofaniu czasowemu, na wniosek właściciela pojazdu lub podmiotu, o którym mowa w art. 73 ust. 2 i 5, podlegają zarejestrowane samochody ciężarowe i przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 t, ciągniki samochodowe, pojazdy specjalne, autobusy. *Ustawa z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. poz. 1517) dodała do art. 78a ust. 2 pkt 5 możliwość czasowego wycofania z ruchu samochodów osobowych w związku z koniecznością wykonania naprawy pojazdu wynikającej z uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji: w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1 lit. b oraz pkt 6 oraz w przypadku wystąpienia szkody istotnej. Artykuł 17 *ustawy z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* stanowi, że minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających czasowe wycofanie z ruchu samochodu osobowego.  Mając na względzie, że ustawa wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2022 r. nie jest zasadne określanie w projekcie ustawy, aby przepis dotyczący opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie wszedł w życie z dniem ogłoszenia ww. komunikatu. |
| Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | Proponuje się dodać wyrazy: „oraz dla pojazdu w okresie udokumentowanej naprawy”. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Wprowadzono wyłączenie z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną. |
| Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | W przedstawionym do konsultacji społecznych projekcie ponownie zakłada się w przypadku gdy właściciel, użytkownik pojazdu spóźni się na badanie techniczne więcej jak 30 dni wprowadzenie podwójnej opłaty za przeprowadzenie tego badania. Uważamy, że to rozwiązanie wzbudzi najwięcej kontrowersji i nie ma żadnego uzasadnienia. W naszej ocenie OKRD są w stanie wyeliminować pojazdy poruszające po drogach publicznych bez ważnych badań technicznych w ramach kontroli oraz poprzez nałożenie mandatu karnego nakładanego na kierującego takim pojazdem do usunięcia pojazdu z drogi włącznie, pod warunkiem zapisania tego w ustawie i aktach wykonawczych. Jednocześnie ustawodawcy umknął ważny zapis z rzeczonej dyrektywy:  *"Pojazdy użytkowane na drogach publicznych* muszą być zdatne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji. *Posiadacz dowodu rejestracyjnego oraz, w stosownych przypadkach, użytkownik pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatności do ruchu drogowego."*  **OSDS proponuje wprowadzenie zapisu w artykule 66 po punkcie 2:**  *"2B Pojazd uczestniczący w ruchu powinien posiadać ważne badania techniczne jeżeli go dotyczą."*  Zapisy te mogą rozwiązać wiele problemów związanych z uświadomieniem kierowcom, że pojazdy, którymi poruszają się muszą być sprawne technicznie. Zapis ten może zmienić też podejście do nierzetelnie wykonywanych badań technicznych, ponieważ to kierowca będzie zainteresowany, żeby wykryć wszystkie możliwe usterki w trakcie badania technicznego celem ich naprawy, a nie jak jest to obecnie pojmowane jako niepotrzebny obowiązek.  Należy nadmienić, że na wniosek ITD został wprowadzony mandat w wysokości 2000,00 zł za wykonywanie transportu pojazdem bez ważnego badania technicznego. Należy wprowadzić mandat w wysokości np. 500,00 zł za poruszanie się pojazdem bez ważnych badań technicznych, a dodatkową dolegliwością wtedy będzie zatrzymanie dowodu rejestracyjnego, a nawet usunięcie pojazdu z drogi z zakazem dalszej jazdy.  Po wprowadzeniu tych przepisów zbytecznym stanie się wprowadzanie podnoszenia opłat w związku z nieterminowych poddaniem pojazdu okresowemu badaniu technicznemu, która to sytuacja może powstać nie tylko z winy właściciela pojazdu, a także z konieczności wyższej jaką może być np. naprawa pojazdu lub choroba właściciela/użytkownika pojazdu.  Należy stwierdzić wprost, że zapis karania (proponowany w projekcie) za wykonanie badania (!!!) po terminie nie został zdeterminowany zapisami dyrektywy. Jest jedynie wyciągnięciem pieniędzy od obywatela. Zapis o karaniu może odnieść odwrotny skutek. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że organy kontroli ruchu drogowego są w stanie wyeliminować pojazdy poruszające po drogach publicznych bez ważnych badań technicznych w ramach kontroli oraz poprzez nałożenie mandatu karnego na kierującego takim pojazdem”, ponieważ organy kontroli ruchu drogowego są w stanie wyeliminować tylko część tych pojazdów. Propozycja dodania przepisu w brzmieniu „pojazd uczestniczący w ruchu powinien posiadać ważne badania techniczne, jeżeli go dotyczą” jest faktem, który wynika już  z obowiązujących przepisów *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*.  Odnosząc się do kwestii naprawy pojazdu w projekcie ustawy wprowadzono wyłączenie z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną.  W odniesieniu do *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* należy wskazać na art. 21, który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające  i niedyskryminujące. |
| Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | „Jak rozumiemy, intencją ustawodawcy jest, aby opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie miała charakter sankcji. Dodatkowo ma stanowić ona przychód Transportowego Dozoru Technicznego (a nie przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów). W związku z tym, w naszej ocenie środki przekazane przedsiębiorcy nie stanowią w żadnym momencie dla niego przysporzenia majątkowego. Jest on zobowiązany do ich odprowadzenia do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym kwoty zostały pobrane oraz sporządzania miesięcznych sprawozdań. Nie ma on możliwości ich spożytkowania, a ustawa przewiduje, iż stanowią one zasadniczo własność Transportowego Dozoru Technicznego i ewentualnie w dalszej kolejności budżetu państwa. W takim przypadku, zakładamy, że intencją jest, aby przedsiębiorca działał jedyne jako płatnik/inkasent w zakresie opłaty, a opłata nie powinna podlegać dodatkowym daninom publicznoprawnym – w szczególności VAT oraz powinna pozostać neutralna na gruncie PIT/CIT tj. nie powinna stanowić przychodu podatkowego w momencie pobrania oraz kosztu uzyskania przychodu w momencie odprowadzenia.  Jednocześnie naszym zdaniem, obecne brzmienie projektowanego art. 83 ust. 1aa powoduje jednak ryzyko uznania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, za wynagrodzenie z tytułu świadczenia usługi, podlegające opodatkowaniu VAT po stronie przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów.  Zgodnie z zasadą powszechności opodatkowania VAT, co do zasady każda opłata pobierana przez przedsiębiorcę w związku z wykonywaniem usługi podlega VAT. Przepis art. 29a ust. 1 Ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług stanowi, że podstawą opodatkowania VAT jest wszystko, co stanowi zapłatę, którą dokonujący dostawy towarów lub usługodawca otrzymał lub ma otrzymać z tytułu sprzedaży od nabywcy, usługobiorcy lub osoby trzeciej, włącznie z otrzymanymi dotacjami, subwencjami i innymi dopłatami o podobnym charakterze mającymi bezpośredni wpływ na cenę towarów dostarczanych lub usług świadczonych przez podatnika. Ponadto zgodnie z art. 29a ust. 6 pkt 1 tej ustawy, podstawa opodatkowania obejmuje podatki, cła, opłaty i inne należności o podobnym charakterze, z wyjątkiem kwoty podatku.  Przy obecnym brzmieniu art. 83 ust. 1aa, istnieje naszym zdaniem ryzyko uznania, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie zostanie uznana za rodzaj „opłaty” wskazanej w art. 29a ust. 6 pkt 1 Ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów, która powinna zwiększać podstawę opodatkowania VAT.  W celu ograniczenia powyższych wątpliwości, rekomendowane byłoby jasne określenie, że opłata ma charakter „opłaty administracyjnej” oraz, że jest pobierana „w imieniu i na rzecz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego”. Poniżej przedstawiamy propozycję zmiany:  *1ab. Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pobiera niezależnie od opłaty za przeprowadzenie badania technicznego, w imieniu i na rzecz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, w wysokości odpowiadającej 100% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego.*  *1ac. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest traktowana jako opłata administracyjna stanowiąca przychód Transportowego Dozoru Technicznego z przeznaczeniem na realizację zadań, o których mowa w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i ust. 2, art. 83j ust. 1 i art. 86b.”* | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowić będzie przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i stanowi to przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty.  Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 *ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług* (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem.  Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu.  W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego w ustawowo przewidzianym terminie.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu.  Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego.  Wobec powyższego, opłata za przeprowadzenie badania technicznego nie będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama opłata stanowi obciążenie o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie.  W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciążą żadne obowiązki podatkowe.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty.  Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żądnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie.  Jednocześnie nie jest możliwe doprecyzowanie, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest opłatą administracyjną, ponieważ pojęcie opłaty administracyjnej aktualnie nie jest stosowane w przepisach. Pojęcie opłaty administracyjnej używane było w odniesieniu do czynności urzędowych. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b  **(art. 83 ust. 1aa) + uwaga ogólna** | Fundacja Recyklingu Rewitalizacyjnego | Podmiot wyraża sprzeciw wobec propozycji dodatkowej opłaty dla posiadaczy pojazdów wykonujących badania techniczne po upływie 30 dni od wyznaczonego terminu.  System badań technicznych wymaga przebudowy. Priorytetem jest poprawa jakości, z czym wiąże się dostosowanie opłat za badania techniczne do kosztów funkcjonowania ponoszonych przez stacje kontroli pojazdów. Zamrożenie stawek na dotychczasowym poziomie będzie skutkować pogarszającą się kondycją stacji i niższą jakością wykonywanych badań.  Złym pomysłem jest propozycja dodatkowej opłaty dla posiadaczy pojazdów, którzy przedstawiają je do badania 30 dni po upływie wskazanego terminu. Zakres przedmiotowy badania przeprowadzonego po terminie będzie taki sam jak zakres okresowego badania technicznego. Wspomniana opłata byłaby sankcją, co potwierdza uzasadnienie projektu. Jest to niedopuszczalne. Do naruszenia prawa dochodzi z chwilą wprowadzenia do ruchu pojazdu, którego stan techniczny nie został zweryfikowany przez wyznaczony organ i dopiero wtedy sankcje są uzasadnione. Nie można stosować sankcji wobec osób, które nie popełniły czynu zabronionego.  **Dyrektywa nr 2014/45/WE nie przewiduje obowiązku badań technicznych pojazdów nieużywanych ani sankcji za ich brak.** Motyw 3 dyrektywy stanowi, iż „Badania zdatności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie **w trakcie ich użytkowania**”. Także motyw 18 jednoznacznie stwierdza, że „Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdatne do ruchu drogowego **w momencie ich eksploatacji**”. Zgodnie z art. 9 ust. 3 dyrektywy jedyną konsekwencją stwierdzenia usterek niebezpiecznych jest niedopuszczenie pojazdu do ruchu, do czasu usunięcia uszkodzeń. Posiadacz ma prawo w ogóle ich nie usuwać, czego konsekwencją jest niemożność wprowadzenia pojazdu do ruchu. Warto zwrócić uwagę na sytuacje losowe, poczynając od przewlekłej choroby posiadacza pojazdu, poprzez wyjazd za granicę czy długotrwałe poszukiwanie części do rzadkiego modelu auta a kończąc na niemożności dojazdu na badanie z przyczyn atmosferycznych (termin badania technicznego motocykla upływa w końcu grudnia).  Karna opłata za spóźnienie na badanie techniczne jest niedopuszczalne z konstytucyjnego punktu widzenia. Posiadacz ma prawo, a nie obowiązek korzystać z rzeczy i nie może być karany za jej nieużywanie czy nieutrzymywanie w stanie gotowym do użycia. W propozycjach zawartych w druku UC48 można się dopatrzyć naruszenia określonej w art. 31 ust. 3 Konstytucji zasady proporcjonalności. **Wymuszanie weryfikacji stanu technicznego pojazdów, które w ruchu drogowym nie uczestniczą nie może być w żadnym razie uznane za proporcjonalną ingerencję w dysponowanie własnością.**  Organizacja uważa, że w projekcie UC48 należy wykreślić zapisy, przewidujące wprowadzenie dodatkowej opłaty za wykonanie badania technicznego po terminie, **i skoncentrować się na wprowadzeniu skutecznych sankcji za wprowadzania do ruchu pojazdów nieposiadających aktualnych badań technicznych, co z uwagi na niejednoznaczną interpretację przepisów jest problematyczne.** | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Kwestia opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów jest poza zakresem projektu ustawy.  W kontekście stwierdzenia, że „Do naruszenia prawa dochodzi z chwilą wprowadzenia do ruchu pojazdu, którego stan techniczny nie został zweryfikowany przez wyznaczony organ i dopiero wtedy sankcje są uzasadnione”, należy podkreślić, że w projekcie ustawy oznacza to dokładnie niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku przedstawienia pojazdu do badania technicznego w odpowiednim terminie, czyli tym samym brak jest możliwości sprawdzenia stanu technicznego pojazdu przez diagnostę.  W odniesieniu do *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* należy wskazać na art. 21, który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające  i niedyskryminujące.  Odnosząc się do utrudnionych przypadków przeprowadzenia badania technicznego należy wskazać, że projekt zakłada możliwość przeprowadzenia badania technicznego zarówno 30 dni przed, jak również 30 dni po wyznaczonym terminie. Również posiadacz pojazdu może udać się na stację kontroli pojazdów w celu przeprowadzenia badania technicznego pojazdu.  W odniesieniu do „*sankcji za wprowadzenie do ruchu pojazdów nieposiadających aktualnych badań technicznych*” należy zauważyć, że kwestie mandatów karnych należą do właściwości Ministra do Spraw Wewnętrznych i Administracji. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b  **(art. 83 ust. 1aa-1ak)** | Grzegorz Krzemieniecki | W art. 83 proponuję rozważenie odstąpienia w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w tym artykule.  **Opis zgłoszonej uwagi:** stacja kontroli pojazdów w świetle obowiązujących przepisów nie jest i nie może być podmiotem uprawnionym do pobierania opłat (kar) administracyjnych, czy ściągania odsetek od nałożonej opłaty (kary). Kary administracyjne mogą być nakładane tylko w drodze decyzji administracyjnej. Ponadto podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów pobierając podwójną opłatę nalicza 23%VAT, odprowadza 100% opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetki za zwłokę od tych opłat, zostanie obciążony kolejną daniną na rzecz Skarbu Państwa uszczuplającą przychody.  Za kuriozalne należy uznać proponowane w projekcie w art. 83 reguły postępowania, które noszą znamiona konfliktu interesu o charakterze ekonomicznym i egzekucyjnym, w całości obciążającym podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów. Norma prawna nie może domagać się od podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów czynów, których skutki będą wymagały bezzwrotnych dodatkowych nakładów finansowych. Wprowadzenie w czasie trwania epidemii takich metod tj. pobierania opłaty (kary) administracyjnej od obywateli za pośrednictwem podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, nie wydaje się roztropnym rozwiązaniem. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i stanowi to przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty.  Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 *ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług* (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem.  Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu.  W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego w ustawowo przewidzianym terminie.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu.  Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego.  Wobec powyższego, opłata za przeprowadzenie badania technicznego nie będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama opłata stanowi obciążenie o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie.  W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciążą żadne obowiązki podatkowe.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty.  Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żądnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie | W art. 83 SITK RP proponuje rozważenie odstąpienia w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w tym artykule.  Opis zgłoszonej uwagi: stacja kontroli pojazdów w świetle obowiązujących przepisów nie jest i nie może być podmiotem uprawnionym do pobierania opłat (kar) administracyjnych, czy ściągania odsetek od nałożonej opłaty (kary). Opłaty (kary) administracyjne mogą być nakładane tylko w drodze decyzji administracyjnej. Ponadto podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów pobierając podwójną opłatę nalicza 23%VAT, odprowadza 100% opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetki za zwłokę od tych opłat oraz zostanie obciążony kolejną daniną na rzecz Skarbu Państwa uszczuplającą przychody. Za kuriozalne należy uznać proponowane w projekcie w art. 83 reguły postępowania, które noszą znamiona konfliktu interesu o charakterze ekonomicznym i egzekucyjnym, w całości obciążającym podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów. Norma prawna nie może domagać się od podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów czynów, których skutki będą wymagały bezzwrotnych dodatkowych nakładów finansowych. Wprowadzenie w czasie trwania epidemii takich metod tj. pobierania opłaty (kary) administracyjnej od obywateli za pośrednictwem podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, nie wydaje się roztropnym rozwiązaniem. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i stanowi to przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty.  Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 *ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług* (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem.  Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu.  W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego w ustawowo przewidzianym terminie.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu.  Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego.  Wobec powyższego, opłata za przeprowadzenie badania technicznego nie będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama opłata stanowi obciążenie o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie.  W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciążą żadne obowiązki podatkowe.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty.  Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żądnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | W art. 83 SITK RP proponuje rozważenie odstąpienia w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w tym artykule.  Opis zgłoszonej uwagi: stacja kontroli pojazdów w świetle obowiązujących przepisów nie jest i nie może być podmiotem uprawnionym do pobierania opłat (kar) administracyjnych, czy ściągania odsetek od nałożonej opłaty (kary). Opłaty (kary) administracyjne mogą być nakładane tylko w drodze decyzji administracyjnej. Ponadto podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów pobierając podwójną opłatę nalicza 23%VAT, odprowadza 100% opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetki za zwłokę od tych opłat oraz zostanie obciążony kolejną daniną na rzecz Skarbu Państwa uszczuplającą przychody. Za kuriozalne należy uznać proponowane w projekcie w art. 83 reguły postępowania, które noszą znamiona konfliktu interesu o charakterze ekonomicznym i egzekucyjnym, w całości obciążającym podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów. Norma prawna nie może domagać się od podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów czynów, których skutki będą wymagały bezzwrotnych dodatkowych nakładów finansowych. Wprowadzenie w czasie trwania epidemii takich metod tj. pobierania opłaty (kary) administracyjnej od obywateli za pośrednictwem podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, nie wydaje się roztropnym rozwiązaniem. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i stanowi to przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty.  Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 *ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług* (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem.  Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu.  W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego w ustawowo przewidzianym terminie.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu.  Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego.  Wobec powyższego, opłata za przeprowadzenie badania technicznego nie będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama opłata stanowi obciążenie o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie.  W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciążą żadne obowiązki podatkowe.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty.  Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żądnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. |
| Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | PZPM uważa, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, jest realizacją zapisów dyrektywy 2014/45/UE dotyczących odpowiedzialności posiadacza pojazdu za stan techniczny, a także wprowadzenia sankcji za nie przeprowadzenie badania okresowego w przewidzianym terminie. Obecne przepisy zawarte w art. 132 ustawy – Prawo o ruchu drogowym dotyczą sytuacji poruszania się pojazdem bez ważnego badania technicznego a Państwo członkowskie zgodnie z dyrektywą 2014/45 powinno wprowadzić rozwiązanie, które sankcjonuje nie wykonanie badania technicznego w przewidzianym terminie, niezależnie od tego czy taki pojazd zostanie zatrzymany na drodze przez Policję. Ponadto zapisy art. 132 w praktyce mają zastosowanie do tych prowadzących pojazd, którzy zostaną zatrzymani na drodze bez ważnych badań technicznych, a ci prowadzący, którzy nie zostali zatrzymani nie ponoszą żadnych sankcji za nieprzestrzeganie terminu wyznaczonego terminu badania. Kierowca, który uda się na stacje kontroli pojazdów nawet po upływie terminu badania, obecnie nie ponosi żadnych konsekwencji. Nie stanowi w opinii PZPM także zachęty do terminowego badania technicznego obecny system „wirtualnego” zatrzymania dowodu rejestracyjnego, bez konieczności dostarczenia jego wersji papierowej do właściwego wydziału komunikacji. Jak wskazała kontrola NIK, liczba takich pojazdów jest znaczna, a to znowu zwiększa istotnie ryzyko wypadku, a także zanieczyszczenia środowiska. W ocenie PZPM propozycja zawarta w projekcie jest dobrym rozwiązaniem, które powinno zmobilizować użytkowników pojazdów do przestrzegania terminów okresowego badania technicznego. Jednocześnie opłata jest pobierana przy badaniu, które jest wykonywane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania, co daje szansę uniknąć jej osobom, które z przyczyn losowych (choroba, pobyt za granicą) nie zdążyły tego zrobić w terminie. Należy także pamiętać, że zgodnie z zapisami projektu – art. 81 ust. 14a, okienko na przeprowadzenie badania technicznego bez konieczności sankcjonowania dodatkową opłatą możliwe jest na 30 dni przed wyznaczoną datą i 30 dni po tej dacie, co daje w praktyce 60 dni na wykonanie badania, bez konieczności skracania interwałów pomiędzy badaniami okresowymi i uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania po wyznaczonej dacie.  W opinii PZPM termin kolejnego badania technicznego w przypadku jego wykonania po wyznaczonej dacie powinien być liczony od wyznaczonej daty badania, a nie od rzeczywistej daty badania.  Jednakże mając na uwadze, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma być przychodem TDT, podkreślamy, że powinna ona być neutralna pod względem kosztowym i podatkowym dla pobierającej ją i przekazującej stacji kontroli pojazdów. Ponadto PZPM uważa, że stacja powinna mieć możliwość pokrycia kosztów przekazania do TDT z tej opłaty. Powinno być jasno zapisane w projekcie, że nie obciążają stacji kontroli pojazdów, która przekazuje opłatę, żadne inne opłaty czy podatki w tym podatek dochodowy i VAT, takie jak zostało wyraźnie zapisane w kontekście kosztów w podatkach dochodowych. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zauważyć, że w przypadku przeprowadzenia badania technicznego po wyznaczonej dacie obowiązuje zasada, że termin kolejnego badania technicznego w przypadku jego wykonania po wyznaczonej dacie powinien być liczony od wyznaczonej daty badania.  W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i stanowi to przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty.  Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 *ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług* (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem.  Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu.  W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego w ustawowo przewidzianym terminie.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu.  Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego.  Wobec powyższego, opłata za przeprowadzenie badania technicznego nie będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama opłata stanowi obciążenie o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie.  W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciążą żadne obowiązki podatkowe.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty.  Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żądnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. |
| Stowarzyszenie Ekspertów Techniki Motoryzacyjnej i Diagnostów Samochodowych „Ruch Drogowy” | W art. 83:  b) po ust. 1a dodaje się ust. 1aa-1ah w brzmieniu:  „Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie pobiera się w przypadku przeprowadzania badania technicznego po upływie 30 dni od wyznaczonej daty tego badania. Opłaty nie pobiera się za przeprowadzenie badania technicznego, dla którego wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie czasowego wycofania tego pojazdu z ruchu, zgodnie z art. 78a.  Art. 78a mówi o czasowym wycofaniu pojazdów:  1) samochody ciężarowe i przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 t;  2) ciągniki samochodowe;  3) pojazdy specjalne;  4) autobusy.  Co z samochodami osobowymi, które ze względu np., na brak właściciela lub użytkownika – praca za granicą; pobyt w szpitalu; czas naprawy powypadkowej itp. nie  będą miały możliwości dojechania do stacji kontroli pojazdów, pomimo posiadania ważnej polisy OC? Uważamy, że z tego powodu powinien zostać rozszerzony katalog pojazdów mogących być czasowo wycofanych lub obowiązek ten powinien być przeniesiony na organy kontrolujące na drogach. Brak informacji w jaki sposób ma być kwitowany pobór dodatkowej opłaty i kto będzie ponosił koszty jej przekazania na konto TDT. Poza tym przedsiębiorca ma do wykonania dodatkową pracę w postaci ewidencjonowania i przekazywania dodatkowego sprawozdania do Dyrektora TDT. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Odnosząc się do utrudnionych przypadków przeprowadzenia badania technicznego należy wskazać, że projekt zakłada możliwość przeprowadzenia badania technicznego zarówno 30 dni przed, jak również 30 dni po wyznaczonym terminie. Również posiadacz pojazdu może udać się na stację kontroli pojazdów w celu przeprowadzenia badania technicznego pojazdu.  Rozszerzono katalog wyłączeń z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie tj. w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną.  Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie określi sposób pobierania, uiszczania, ewidencjonowania  i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tej opłaty. |
| Transport i Logistyka Polska | W ocenie TLP rozwiązanie takie stanowi dotkliwą sankcję o charakterze karnym, która zgodnie z konstytucyjną zasadą odpowiedzialności karnej, powinna być nakładana po przeprowadzeniu postępowania sądowego, nie zaś jako kara nakładana automatycznie *ex lege*. Pomijając fakt wysokiej kwoty tej kary (podwójna kwota badania technicznego), pragniemy zauważyć, że ww. przesłanka wyłączająca jej nałożenie, nie uwzględnia zdarzeń losowych, niezależnych od użytkowników pojazdów, np. ciężka choroba, poważny wypadek komunikacyjny, uniemożliwiających przeprowadzenie badania nie tylko w wymaganej dacie, nie tylko w okresie 30 dni od jej upływu, ale także w kolejnych terminach, liczonych aż do ustania skutków omawianych zdarzeń. Ta sama losowa przyczyna może nie pozwalać na czasowe wycofanie pojazdu u ruchu. Zwracamy przy tym uwagę, że czasowe wycofanie pojazdów dotyczy przede wszystkim samochodów ciężarowych i przyczep o dmc od 3,5 t, ciągników samochodowych, pojazdów specjalnych oraz autobusów, całkowicie pomijając samochody ciężarowe o dmc poniżej 3,5 t. Z kolei w przypadku samochodów osobowych czasowe wycofanie z ruchu jest możliwe jedynie w związku z koniecznością wykonania naprawy pojazdu wynikającej z uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji.  Choćby z tych ww. względów zaproponowane rozwiązanie jest dla nas co najmniej niezrozumiałe, niesprawiedliwe i stanowi przejaw nierównego traktowania podmiotów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana przy badaniu, które jest wykonywane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania, co daje szansę uniknąć jej osobom, które z przyczyn losowych (choroba, pobyt za granicą) nie zdążyły tego zrobić w terminie. Należy także pamiętać, że zgodnie z projektowanym art. 81 ust. 14a, możliwość przeprowadzenia badania technicznego bez konieczności sankcjonowania dodatkową opłatą jest na 30 dni przed wyznaczoną datą i 30 dni po tej dacie, co daje w praktyce 60 dni na wykonanie badania, bez konieczności skracania interwałów pomiędzy badaniami okresowymi i uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania po wyznaczonej dacie.  Rozszerzono katalog wyłączeń z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie tj. w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b **(art. 83 ust. 1aa i 1ab) + uwaga ogólna** | Związek Rzemiosła Polskiego | Związek Rzemiosła Polskiego wyraża stanowisko, że w sytuacji w której znalazła się gospodarka z powodu pandemii COVID-19, należy do czasu ustania zagrożenia epidemicznego wstrzymać prace legislacyjne, które mogłyby pogorszyć sytuację finansową przedsiębiorców wskutek nakładanych na przedsiębiorców nowych obowiązków generujących koszty. W wyjątkowych przypadkach, w których dodatkowe koszty wiązałyby się koniecznością dostosowania prawa krajowego do przepisów unijnych, ustawodawca powinien przewidzieć rekompensaty. Tymczasem proponowane w projekcie rozwiązania będą generować dodatkowe koszty zarówno dla przedsiębiorców jak i dla posiadaczy pojazdów. Przykładem takiej regulacji jest nieuzasadnione podwyższenie o 100% opłaty za okresowe badanie techniczne w przypadku przeprowadzenia badania po upływie 30 dni od daty upływu ważności badania.  Właściciel naprawianego pojazdu lub przedsiębiorca, który dokonuje obrotu niesprawnymi pojazdami, nie mogąc spełnić tego wymogu, będzie obligatoryjnie karany kwotą od 62 zł dla motocykla do 199 zł w przypadku autobusu. O tym, że są to kary przesądzają zapisy art. 2 i 3, które stanowią, że wymienione opłaty nie stanowią kosztów uzyskania przychodów. Ewentualne uniknięcie kary poprzez czasowe wycofanie z ruchu pojazdu ze szkodą istotną w obecnej sytuacji zagrożenia epidemicznego byłoby bardzo uciążliwe i kosztowne, gdyż wiązałoby się ze zdaniem do depozytu tablic rejestracyjnych, wniesieniem odpowiedniej opłaty i oczekiwaniem na decyzję administracyjną, tymczasem organy rejestrujące pojazdy działają w bardzo ograniczonym zakresie. Zgłoszona wcześniej propozycja Ogólnopolskiej Komisji Rzemiosł Motoryzacyjnych Związku Rzemiosła Polskiego, by umożliwić rejestrację pojazdów i ich czasowego wycofania z ruchu drogą korespondencyjną nie została uwzględniona, przez co ustawodawca dopuszcza do powstania sytuacji, w której użytkownik pojazdu jest karany za nieterminowe badanie, którego nie jest w stanie wykonać. Także za poruszanie się po drogach bez badań w okresie 30 dni od upływu terminu ważności badań, jedyną sankcją będzie w dalszym ciągu zatrzymanie dowodu rejestracyjnego.  Z uzasadnienia projektu wynika, że głównym celem zmian ustawy - Prawo o ruchu drogowym jest poprawa jakości pracy stacji kontroli pojazdów poprzez zwiększenie nadzoru. Projektowane rozwiązania generują jednak dodatkowe koszty dla prowadzących stacje kontroli pojazdów związane z administrowaniem, przekazywaniem, księgowaniem opłat, wystawianiem dodatkowych dokumentów, sporządzaniem dokumentacji fotograficznej i przechowywaniem zdjęć przez okres 5 lat, nie przewidując przy tym żadnych rekompensat dla przedsiębiorców.  W związku z przedstawionymi argumentami, zgłaszamy wniosek by ewentualne sankcje finansowe były stosowane jedynie względem kierowców pojazdów poruszających się po drogach bez aktualnego okresowego badania technicznego, a także w sensie generalnym, by nie uchwalać restrykcyjnych regulacji, które bezpośrednio nie wynikają z potrzeby implementacji dyrektywy 2014/45/UE do prawa krajowego. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Należy wyjaśnić, że prace nad nową koncepcją systemu badań technicznych pojazdów oraz wstępnym przygotowaniem projektu rozpoczęły się jeszcze w 2019 r., przed wprowadzeniem stanu epidemii. Należy zauważyć, że przebieg procesu legislacyjnego jest procesem długotrwałym i składa się z wielu etapów, a sytuacja epidemiczna może ulec poprawie.  Kontrola ważności badań technicznych pojazdów powinna się odbywać zarówno w ruchu drogowym przez organy kontroli ruchu drogowego oraz w stacjach kontroli pojazdów, kiedy właściciel pojazdu przedstawia pojazd do badania technicznego po terminie. Należy zauważyć, że przepisy już teraz pozwalają na zatrzymanie dowodu rejestracyjnego pojazdu, który nie posiada aktualnego badania technicznego oraz na ukaranie sprawcy z tytułu wykroczenia. Te przepisy nie są jak widać wystarczające, ponieważ po drogach publicznych może poruszać się nawet kilkaset tysięcy aut bez aktualnych badań technicznych. W związku z czym, wprowadzenie nowego narzędzia mobilizowania kierowców jakim jest opłata za przeprowadzenie badania technicznego, należy uznać za konieczne.  Rozszerzono katalog wyłączeń z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie tj. w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną.  Odnosząc się do *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* należy wskazać na art. 21, który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające  i niedyskryminujące. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b **(art. 83 ust. 1aa i 1ab) + uwaga ogólna + uzasadnienie + OSR** | Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów | W związku z przekazaniem do konsultacji społecznych projektu zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym nr UC 48, w załączeniu przesyłamy pismo Stowarzyszenia FORS kierowane do Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców z prośbą o przyjęcie go jako opinii w/w projektu.  W opinii wskazywaliśmy m.in. na bezzasadność wprowadzenia dodatkowych opłat za wykonanie badań technicznych pojazdu po upływie 30 dni od daty ważności badania. W naszej ocenie rozwiązanie to dotknie przede wszystkim właścicieli uszkodzonych w wyniku wypadku aut oraz przedsiębiorców zajmujących się obrotem aut powypadkowych. Podczas Posiedzenia Zespołów Roboczych ds. Transportu i Branży Motoryzacyjnej przy Rzeczniku Małych i Średnich Przedsiębiorców Pan Minister Rafał Weber wskazał na możliwość skorzystania w takiej sytuacji z procedury tymczasowego wyrejestrowania. Wyjaśnialiśmy już w opinii do Rzecznika, że jest to bardzo uciążliwe i kosztowne. Należy bowiem zdać do depozytu tablice rejestracyjne, wnieść stosowną opłatę i czekać na decyzję administracyjną. Aktualnie organy rejestrujące pojazdy są praktycznie zamknięte, ale nawet bez utrudnień spowodowanych epidemią, procedury są uciążliwe i czasochłonne. Ponadto uniemożliwi to sprzedaż pojazdu – nikt nie kupi pojazdu bez tablic rejestracyjnych, a tych odzyskać nie będzie można dopóki pojazd nie zostanie naprawiony i nie zostaną przeprowadzone badania techniczne.  W naszej ocenie, aby zmobilizować właścicieli pojazdów do terminowego wykonywania badań technicznych, należy raczej rozważyć wprowadzanie kar administracyjnych dla właścicieli pojazdów poruszających się po drogach publicznych pojazdem bez ważnych badań technicznych, a w przypadku, gdy pojazdem porusza się osoba inna niż właściciel – dla właściciela za udostępnienie pojazdu nieposiadającego ważnych badań. Tego rodzaju rozwiązanie jest sprawiedliwsze aniżeli karanie opłatą dodatkową w każdym przypadku przeprowadzenia badań technicznych po terminie, nawet gdy dzieje się to z przyczyn całkowicie obiektywnych i niezależnych od właściciela pojazdu.  Załącznik:  1. Pismo Stowarzyszenia FORS (sygn.. FORS/110/2020) z dn. 05.11.2020 r.  „Sz. P.  Adam Abramowicz  Rzecznik MŚP  00-679 Warszawa  ul. Wilcza 46  Dotyczy: Projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw UC48.  W imieniu członków Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, szczególnie tych, którzy równolegle z prowadzeniem stacji demontażu prowadzą stację kontroli pojazdów (SKP) lub przedmiotem ich działalności jest obrót pojazdami uszkodzonymi, przedstawiamy wstępną opinię do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (projekt UC 48) – zwanego w dalszej części projektem.  Uważamy, że w sytuacji, w jakiej z powodu COVID 19 znalazła się w Polsce gospodarka, należy do czasu ustania epidemii a także stanu zagrożenia epidemiologicznego wstrzymać wszelkie prace legislacyjne, które mogą pogorszyć sytuację finansową przedsiębiorców wskutek nakładanych dodatkowych obowiązków generujących koszty. W naszej ocenie jedynym dopuszczalnym wyjątkiem może być dostosowanie prawa krajowego do przepisów unijnych, w taki sposób, aby przyjęte krajowe rozwiązania nie wychodziły ponad to co jest zapisane w Dyrektywach, a w przypadku dodatkowych kosztów – były przewidziane rekompensaty. Przedłożony przez Rząd projekt jest jednym z tych, które po przyjęciu zaproponowanych rozwiązań będą generować dodatkowe koszty nie tylko przedsiębiorcom, ale także posiadaczom pojazdów. Przykładem takim jest całkowicie nieuzasadnione podwyższenie o 100% opłaty za okresowe badanie techniczne w przypadku dokonania badania po upływie 30 dni od daty upływu ważności badania. Właściciel naprawianego pojazdu lub przedsiębiorca, który dokonuje obrotu niesprawnymi pojazdami, nie mogąc spełnić tego wymogu, będzie obligatoryjnie ukarany kwotą od 62 zł, w przypadku motocykla, do 199 zł w przypadku autobusu. O tym, że są to kary przesądzają art. 2 i 3, które stanowią, że powyższe opłaty nie stanowią kosztów uzyskania przychodów. W tym miejscu należy podkreślić, że kosztu uzyskania przychodu nie będzie stanowić całość opłaty za badanie a nie tylko kwota sankcji. Pojawią się zapewne tłumaczenia ze strony Rządowej, że można będzie uniknąć kary, wycofując czasowo z ruchu pojazdy ze szkodą istotną. W obecnej sytuacji jest to bardzo uciążliwe i również kosztowne, należy bowiem zdać do depozytu tablice rejestracyjne, wnieść stosowną opłatę i czekać na decyzję administracyjną. Aktualnie organy rejestrujące pojazdy są praktycznie zamknięte. Zgłaszaliśmy już parę miesięcy temu propozycję umożliwienia rejestracji pojazdów czy też czasowego wycofania pojazdów z ruchu drogą korespondencyjną, niestety propozycja ta nie została uwzględniona. Nie wdrożono, na co pozwala już prawo, modułu elektronicznego wyrejestrowania pojazdów wycofanych z eksploatacji, które trafiają do stacji demontażu. Mamy więc kuriozalną sytuację, że za nieterminowe badanie, którego fizyczne dokonać nie można, naliczona zostanie dodatkowa opłata (kara), a za poruszanie się po drogach bez badań w okresie 30 dni od upływu terminu ważności badań, jedyną sankcją będzie w dalszym ciągu zatrzymanie administracyjne dowodu rejestracyjnego. Dlatego uważamy, że ewentualne dodatkowe sankcje mogą dotyczyć tylko kierowców pojazdów poruszających się po drogach bez aktualnego okresowego badania technicznego.  Projekt przewiduje również dodatkowe koszty prowadzącym SKP, a mianowicie: administrowanie dodatkowymi opłatami, przekazywanie ich do TDT, księgowanie, wystawianie dodatkowych dokumentów z tym związanych, robienie dokumentacji fotograficznej, przechowywanie zdjęć przez okres 5 lat – to dodatkowe koszty, dla których nie przewidziano w projekcie żadnych rekompensat.  Z uzasadnienia do projektu wynika, że głównym celem projektu jest podniesienie jakości pracy SKP poprzez zwiększenie nadzoru. Z naszego doświadczenia, jakie mamy w obszarze recyklingu pojazdów wynika, że zwiększenie uprawnień kontrolnych w 2018 r., w tym wypadku Inspektorom Ochrony Środowiska oraz zwiększenie obowiązków prowadzącym stacje demontażu – monitoring, zabezpieczenie roszczeń, operaty ppoż,. odnowienie pozwoleń itd., miało skutek odwrotny do zamierzonego. Obszar całej strefy z 50% zwiększył się do 70%, a prowadzący stacje demontażu, na których nałożono dodatkowe obowiązki bez rekompensaty, nie mają żadnej szansy konkurowania z szarą strefą. Przypominamy, że prowadzący stację demontażu za usługę zagospodarowania odpadu niebezpiecznego jakim jest pojazd wycofany z eksploatacji, nie może pobrać żadnej opłaty.  W uzasadnieniu do projektu podano również dane dotyczące ilości pojazdów zarejestrowanych bez ważnych badań technicznych – na dzień 31 grudnia  2019 r. było to ok. 22% pojazdów. W tym miejscu należy podkreślić, że według danych, jakie otrzymaliśmy z CEPIK, na dzień 30 czerwca 2020 r. zarejestrowanych pojazdów było – 37 065 044, w tym bez ważnego przeglądu technicznego było – 14 120 310 pojazdów, co stanowiło ok. 38%. W naszej ocenie w zdecydowanej większości pojazdy bez badań to „martwe dusze” – są to pojazdy zdemontowane w ostatnich latach w szarej strefie. Uważamy, że z danych jakie otrzymujemy z CEPIK nikt nie jest w stanie wyciągnąć żadnych wniosków i nie powinien oceniać stanu bezpieczeństwa na drodze,  Zwracamy także uwagę, że w ocenie skutków regulacji nie przedstawiono w pełni skutków, jakimi będą dodatkowe opłaty za badanie techniczne po terminie. Nie zbadano bowiem ilości badań po upływie 30 dni od terminu ważności badania. W naszej ocenie każdego roku znacznym uszkodzeniom ulega ok. 300 tys. pojazdów, których właściciele (firmy lub osoby fizyczne) nie będą w stanie wykonać okresowego przeglądu w terminie. Z dużym prawdopodobieństwem ogólna kwota jaką zostaną obciążeni posiadacze pojazdów wyniesie ok. 40 milionów rocznie.  W związku z powyższym, zwracamy się do Pana z prośbą o podjęcie działań zmierzających do wycofania projektu lub wykreślenie wszystkich proponowanych przepisów, które nie są bezpośrednio związane z implementacją Dyrektywy 2014/45/UE.” | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy mieć na względzie, że zarówno właściciel jak i posiadacz pojazdu powinni być odpowiedzialni za stan techniczny pojazdu. Opłaty za przeprowadzenie badania po wyznaczonej dacie mogą skutecznie przyczynić się do zwiększenia ilości przeprowadzanych badań technicznych pojazdów.  Kontrola ważności badań technicznych pojazdów powinna się odbywać zarówno  w ruchu drogowym przez organy kontroli ruchu drogowego oraz w stacjach kontroli pojazdów, kiedy właściciel pojazdu przedstawia pojazd do badania technicznego po terminie. Należy zauważyć, że przepisy już teraz pozwalają na zatrzymanie dowodu rejestracyjnego pojazdu, który nie posiada aktualnego badania technicznego oraz na ukaranie sprawcy z tytułu wykroczenia. Te przepisy nie są jak widać wystarczające, ponieważ po drogach publicznych może poruszać się nawet kilkaset tysięcy aut bez aktualnych badań technicznych. W związku z czym, wprowadzenie nowego narzędzia mobilizowania kierowców jakim jest opłata za przeprowadzenie badania technicznego, należy uznać za konieczne.  Rozszerzono katalog wyłączeń z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie tj. w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną.  Należy zauważyć, że kwestie mandatów karnych należą do właściwości Ministra do Spraw Wewnętrznych i Administracji.  Odnosząc się do stwierdzenia, że „w ocenie skutków regulacji nie przedstawiono w pełni skutków, jakimi będą dodatkowe opłaty za badanie techniczne po terminie” w pkt 12 OSR została umieszczona następująca informacja „*Jednakże należy zaznaczyć, że dane te nie mogą w pełni posłużyć do wyliczeń zawartych w pkt. 6, czyli skutków dla finansów publicznych. Dlatego też starano się realnie oszacować przyszły dochód budżetu państwa z tytułu opłat za badania techniczne po terminie (30 dni)”.*  Należy zauważyć, że *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia *dyrektywy Parlamentu 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. 1 pkt 9 lit. b **(art. 83 ust. 1ab)** | Jarosław Włodarczyk | Artykuł 83 ust. 1ab i n. nie przystają do dzisiejszych realiów. Można rzecz, że jest to szukaniem na siłę dochodów dla TDT. Powód - Wielu obywateli naszego kraju, pomimo iż posiada niejednokrotnie więcej niż jeden pojazd nie używa ich np. z powodu przebywania na 2 letnim kontrakcie w USA. Zatem, aby nie podlegać sankcjom wskazanym z rzeczonych punktach artykułu, winni co chwila „przylatywać” do kraju w celu dokonania badania technicznego pojazdu, którego i tak nie używają. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W przypadku nieobecności właściciel pojazdu, również posiadacz pojazdu może udać się na stację kontroli pojazdów w celu przeprowadzenia badania technicznego. |
| Jacek Nawrocki | Dodatkowa opłata za badanie techniczne w kwocie 100% uważam za mało zasadną. Uwzględniona została w budżecie, a ludzie, którzy spóźniają się z terminem, z reguły nie są w stanie dojechać z rozmaitych przyczyn (choroba, wyjazd zagraniczny). Obecnie klienci przyjeżdżają wcześniej z uwagi na wyjazdy, bądź planowane wyjazdy. Wykluczyłbym celowość. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projekt zakłada możliwość przeprowadzenia badania technicznego zarówno 30 dni przed, jak również 30 dni po wyznaczonym terminie. Zakłada się, że wprowadzenie opłaty za badanie techniczne po wyznaczonej dacie pozytywnie wpłynie na przestrzeganie wyznaczonych terminów badań technicznych. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b **(art. 83 ust. 1ab i 1ac)** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 83 ust. 1ab oraz ust.1ac określono, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po określonej dacie stanowi przychód Dyrektora TDT i pobierana jest w wysokości 100% przed podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Koniecznym jest doprecyzowanie w ustawie lub w rozporządzeniu wykonawczym określającym opłaty za badania techniczne, że pobranie tej opłaty nie będzie stanowiło zdarzenia podatkowego powodującego konieczność odprowadzania podatku dochodowego lub VAT przez pobierający tę opłatę podmiot. Dodatkowa opłata jest także swoistą sankcją (karą) dla posiadacza pojazdu za przekroczenie terminu do przedstawienia pojazdu do badania technicznego. W tym kontekście należy rozważyć, czy taki charakter tej opłaty nie powinien powodować, że będzie ona przekazywana do Skarbu Państwa jak ma to miejsce w polskim porządku prawnym w przypadku mandatów, grzywien lub administracyjnych kar pieniężnych.  Dodatkowo należy wskazać, ze opłaty za badania techniczne są określone w kwotach brutto, zatem przychodem przedsiębiorcy jest kwota netto, po odprowadzeniu podatku VAT. Z przedstawionego projektu nie wynika, czy do Dyrektora TDT będzie trafiała kwota brutto, czy netto. Należy domniemywać, że skoro ta opłata będzie miała charakter sankcyjny to Dyrektor TDT nie będzie w tym przypadku płatnikiem VAT-u. Koniecznym zatem jest doprecyzowanie tej kwestii. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i stanowi to przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty.  Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 *ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług* (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem.  Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu.  W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego  w ustawowo przewidzianym terminie.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu.  Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego.  Wobec powyższego, opłata za przeprowadzenie badania technicznego nie będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama opłata stanowi obciążenie o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie.  W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciążą żadne obowiązki podatkowe.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty.  Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żądnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. |
| Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej | Art. 83 ust. 1ab oraz ust. 1ac określa, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po określonej dacie stanowi przychód Dyrektora TDT i pobierana jest w wysokości 100% przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Opłata jest karą dla posiadacza pojazdu za przekroczenie terminu przedstawienia pojazdu do badania technicznego. Należy doprecyzować zapis określający, jak ta opłata jest pobierana – nie stanowi przychodu SKP, czy jest to kwota netto, brutto, czy jest to opłata sankcyjna, czyli nie obciążona podatkiem VAT. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W ramach rozważania kwestii opodatkowania VAT opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na status poszczególnych podmiotów, których dotyczy ta opłata. Otóż stosownie do art. 83 ust. 1aa projektu ustawy opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest pobierana, jeżeli badanie techniczne zostanie wykonane po upływie 30 dni od wyznaczonej daty badania technicznego. Wysokość tej opłaty, zgodnie z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy, wynosić będzie 100% opłaty należnej za przeprowadzone badanie techniczne. W rezultacie, właściciel pojazdu, który zgłosi się na przeprowadzenie badania technicznego po upływie 30 dni od właściwej daty, w której powinien takie badanie wykonać, będzie de facto zobowiązany do podwójnej zapłaty za przeprowadzone badanie techniczne tj. za samo badanie oraz opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowiącą 100% kwoty opłaty należnej za przeprowadzone badanie. Jednocześnie treść art. 83 ust. 1ac w zw. z art. 83 ust. 1ab projektu ustawy wskazuje, iż przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest jedynie odpowiedzialny za pobranie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, natomiast sama kwota opłaty stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest natomiast zobligowany do przekazania pobranej opłaty w ustawowym terminie do Transportowego Dozoru Technicznego. Stronami tej opłaty są właściciel pojazdu zobowiązany do jej uiszczenia oraz Transportowy Dozór Techniczny, który tę opłatę otrzymuje i stanowi to przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pełni jedynie rolę poborcy opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, którą następnie przekazuje do Transportowego Dozoru Technicznego. Jednocześnie należy podkreślić, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów nie dokonuje żadnych dodatkowych świadczeń na rzecz właściciela pojazdu zobowiązanego do uiszczenia opłaty.  Należy zwrócić uwagę, iż opodatkowaniem VAT podlega m.in. odpłatne świadczenie usług określonych w art. 8 *ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług* (Dz. U. z 2020 r. poz. 106, z późn. zm.). Aby doszło do wykonania czynności opodatkowanej VAT tj. usługi, muszą wystąpić łącznie dwa elementy: świadczenie na rzecz usługobiorcy, wynagrodzenie należne z tytułu świadczenia, przy czym powinien istnieć bezpośredni związek pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem. W celu uznania danego świadczenia za świadczenie odpłatne, powinien istnieć stosunek prawny pomiędzy świadczoną usługą i przekazanym za nią wynagrodzeniem.  Należy wskazać, iż po pierwsze brak jest jakiegokolwiek dodatkowego świadczenia ze strony przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu w związku z opłatą za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie a po drugie, ta opłata nie stanowi wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu.  W opinii Ministerstwa opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma charakter wyłącznie sankcyjny tj. stanowi ona sankcyjne obciążenie nakładane na właściciela pojazdu, który pomimo obowiązku nałożonego przepisami ustawy, nie zgłosił się na wykonanie badania technicznego  w ustawowo przewidzianym terminie.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi więc sankcję za niedopełnienie ustawowego obowiązku przez właściciela pojazdu, a nie dodatkowe wynagrodzenie za usługę przeprowadzenia badania technicznego, które już niewątpliwie stanowi usługę wykonywaną przez stację kontroli pojazdów na rzecz właściciela pojazdu.  Dodatkowo, sposób ustalenia wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jako 100% wysokości wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów, nie zmienia ani sankcyjnego charakteru tej opłaty ani faktu, iż nie stanowi ona składnika wynagrodzenia za usługę wykonania badania technicznego.  Wobec powyższego, opłata za przeprowadzenie badania technicznego nie będzie podlegała opodatkowaniu VAT, ponieważ w ramach jej poboru nie dochodzi do świadczenia usługi przez stację kontroli pojazdów, a sama opłata stanowi obciążenie o charakterze sankcyjnym za niewywiązywanie się przez właściciela pojazdu z ustawowego obowiązku w odpowiednim terminie.  W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, ze względu na rolę przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów polegającą wyłącznie na poborze opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, na przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów nie ciążą żadne obowiązki podatkowe.  Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie powinna podlegać opodatkowaniu VAT przede wszystkim ze względu na zarówno jej sankcyjny charakter, który uniemożliwia uznanie jej za element wynagrodzenia należnego przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów za odpłatne świadczenie usługi jakim jest przeprowadzenie badania technicznego, oraz brak ekwiwalentu w postaci otrzymanego świadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów od właściciela pojazdu za uiszczenie przez niego opłaty.  Wprowadzenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie nałoży na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów żądnych obowiązków podatkowych, a jedynie obowiązki administracyjne związane z koniecznością poboru ww. opłaty oraz przekazania jej na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w ustawowo przewidzianym terminie. |
| Art. 1 pkt  **(art. 83 ust. 1ab-1ah)** | Związek Powiatów Polskich | Uczynienie TDT beneficjentem opłaty o penalnym charakterze  Zgodnie z zaproponowanym art. 83 ust. 1ab-1ah – opłatę za przeprowadzenie przez właściciela pojazdu badania technicznego po wyznaczonej dacie pobiera od niego przedsiębiorca prowadzący SKP, ale stanowi ona przychód TDT. Oznacza to, że przedsiębiorca prowadzący SKP jest w istocie poborcą (inkasentem?) opłaty na rzecz TDT. Nie dziwi oburzenie środowiska przedsiębiorców takim rozwiązaniem, skoro sama opłata za przeprowadzenie badania technicznego pozostaje od lat na tym samym poziomie niezależnie od rosnących kosztów pracy. Nie widzimy powodów, dla których opłata o penalnym charakterze ma nie być dochodem budżetu państwa, a konkretnego organu centralnego. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Głównym mechanizmem finansującym nowe zadania powierzone Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego jest opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie. Wskazanie, aby opłata za przeprowadzenie badania technicznego po terminie stanowiła przychód Transportowego Dozoru Technicznego spowoduje transparentność finansowania czynności Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, jak również rozliczania dotacji z budżetu państwa. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b  **(art. 83 ust. 1ac)** | Dekra Polska | Wystawianie faktur VAT (badanie ponowne)  Wymaga doprecyzowania w zakresie przepisów podatkowych, zasad wystawiania faktur, rozliczeń VAT itd. Wprowadzenie tego rozwiązania bez szczegółowych aktów wykonawczych może wprowadzić problemy w rozliczeniach co jest już sygnalizowane przez przedsiębiorców prowadzących SKP. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Nie jest planowane wprowadzenie przepisów nakładających na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów wystawianie faktur VAT.  Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie określi sposób pobierania, uiszczania, ewidencjonowania  i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tej opłaty. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b  **(art. 83 ust. 1af)** | Polski Związek Motorowy | Artykuł 83 ust. 1af nakłada na przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów nowe obowiązki i koszty związane z przelewem środków finansowych bez wynagrodzenia. Proponuje się pozostawienie kwoty 1 złotego z dodatkowej opłaty, o której mowa w ust. 1ab tym bardziej, że za nieterminowe przelanie środków przedsiębiorca jest karany zapłatą odsetek (ust. 1ag). | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Propozycja przekazywania części z opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie 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)** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 83 ust. 1af pkt 2 PISKP proponuje następującą modyfikację:  „2) sporządza i przekazuje w formie elektronicznej Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym badania techniczne zostały przeprowadzone, miesięczne sprawozdania obejmujące informacje i dane o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.”  Od czerwca 2020 r. stacje kontroli pojazdów, zostały zobowiązane do przekazywania sprawozdania z pobranych opłat ewidencyjnych w formie elektronicznej, która jest jedyną obowiązującą. W celu ujednolicenia sposobu przekazywania sprawozdań, PISKP proponuje aby sprawozdanie przekazywane do Dyrektora TDT było także w takiej formie. | **Uwaga została uwzględniona.**  Został dodany przepis, który jednoznacznie wskazuje, że sprawozdania będą przekazywane elektronicznie. |
| Transport i Logistyka Polska | Wobec obowiązku odprowadzania przez SKP, na rachunek TDT, opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, bezprzedmiotowy wydaje się projektowany obowiązek dodatkowego przekazywania informacji i danych o tych opłatach w comiesięcznych sprawozdaniach kierowanych od SKP do Dyrektora TDT. Takie rozwiązanie będzie generowało dodatkowe obciążenia formalno-administracyjne dla przedsiębiorców prowadzących SKP, a ponadto nie jest nawet uzasadnione zakresem projektowanego sprawozdania, które do 1 marca każdego roku będzie przekazywał Dyrektor TDT. Sprawozdanie takie obejmuje bowiem jedynie informacje o wysokości środków otrzymanych z SKP tytułem ww. opłaty, które można uzyskać na podstawie np. odczytu kwot z rachunku bankowego.  Wobec powyższego proponujemy wykreślenie pkt 2 z art. 83 ust. 1af uprd. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W celu zmniejszenia obowiązków administracyjnych, został dodany przepis, który jednoznacznie wskazuje, że sprawozdania będą przekazywane elektronicznie.  Podkreślenia wymaga, że mechanizm prawidłowego rozliczania pobieranej przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie ma podstawę w sposobie rozliczania opłaty ewidencyjnej. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b **(art. 83 ust. 1aj)** | Transportowy Dozór Techniczny | W nowoprojektowanym ust. 1aj TDT proponuje zmianę terminu do przekazania rocznego sprawozdania ministrowi właściwemu ds. transportu z 1 marca na 31 marca każdego roku.  W związku z powyższym, TDT proponuje następujące brzmienie zdania pierwszego nowoprojektowanego ust. 1aj:  *„1aj. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje, do dnia 31 marca każdego roku, ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie zawierające informacje: (…)”.*  Powyższe będzie zbieżne z terminem na przekazanie rocznego rozliczenia dotacji, o którym mowa w art. 4 ust. 1c. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z projektem ustawy kwota nadwyżki tj. kwota pobranych w poprzednim roku kalendarzowym opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przekracza kwotę kosztów na dany rok na realizację zadań, nie stanowi przychodu Transportowego Dozoru Technicznego i jest przekazywana na dochody budżetu państwa w terminie do dnia 31 marca następnego roku kalendarzowego.  Mając na względzie powyższe, zasadne jest przekazanie przez Dyrektora TDT rocznego sprawozdania zawierającego informacje m.in. o wysokości środków otrzymanych  z tytułu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie  w terminie do dnia 1 marca każdego roku. |
| Art.1 pkt 10  **(art. 83ad-83af)** | Jarosław Włodarczyk | Wprowadzenie zapisów art. 83ad-83af nie rozwiązują głównego problemu tj. bezstronnego i rzetelnego przeprowadzania badań technicznych przez diagnostów. Głównym grzechem jest przekazanie ‘’na wolny rynek” dokonywania przeglądów technicznych. Uważam iż winno się wprowadzić okres przejściowy do którego mogą dokonywać przeglądy stacje diagnostyczne prowadzone przez przedsiębiorców, a po tym terminie przeglądy winny dokonywać stacje prowadzone np. przez powiaty, natomiast kontrolę nad nimi mogłyby być prowadzone przez TDT. Wówczas diagnosta jako „urzędnik” mógłby rzetelnie wykonywać swoje obowiązki. Właściciel niesprawnego pojazdu nie miałby wyboru i nie mógłby pojechać do innego przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów, który dla przyciągnięcia klientów nie sprawdza stanu technicznego, tylko wstemplowuje przeglądy. Chyba nie jest tajemnica poliszynela, że w myśl projektu ustawy, nadal będą funkcjonowały stacje prywatne które będą kierowały się tylko maksymalizacją zysku, a diagności, którzy będą chcieli rzetelnie przeprowadzać przeglądy techniczne, nadal będą szybko zwalniani przez przedsiębiorców prowadzących stacje techniczne. Wiadomym jest, że negatywne przeglądy techniczne skutkują tym, iż właściciel pojazdu, który uzyskał negatywny przegląd w następnym roku pojawi się na innej stacji, na której diagnosta „przepuści” jego niesprawny pojazd. Pewnym pośrednim rozwiązaniem problemu byłoby wprowadzenie w projektowanie ustawie zapisu, że diagności będą urzędnikami zatrudnianymi np. przez starostów, aby nie podlegali pod przedsiębiorców. Wówczas diagnosta niezależny w żaden sposób od przedsiębiorcy, bez obaw będzie dokonywał rzetelnie przeglądy na stacji należącej do przedsiębiorcy. Rozwiązanie takie jest obowiązujące bodajże na Węgrzech. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z art. 83b ust. 1 *ustawy z dnia  20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta. Należy dodać, że jest to starosta właściwy miejscowo. Stosownie do art. 83 ust. 2 działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów *ustawy  z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców*. Wobec powyższego, nie jest możliwym, aby pracownik Starostwa świadczył pracę dla przedsiębiorcy prowadzącego stacje kontroli pojazdów.  W celu weryfikacji rzetelności i bezstronności diagnosty wprowadzono nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. |
| Art. 1 pkt 10 **(art. 83ad)** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | PISKP proponuje, aby art. 83ad otrzymał następujące brzmienie:  „Art. 83ad. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów zapewnia przeprowadzanie badań technicznych przez diagnostów, przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w wymaganych warunkach lokalowych.”  W ocenie PISKP projektowany przepis zbyt szeroko określa zakres odpowiedzialności podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów. Za przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badania odpowiada bezpośrednio diagnosta co zostało już szczegółowo określone już w projektowanej ustawie. Zgodnie z art. 83 ust. 3 ustawy podmiot prowadzący SKP ma zapewniać warunki lokalowe oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe do wykonywania badań technicznych. Dlatego też PISKP zaproponował nowe brzmienie art. 83ad jak powyżej. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 10  **(art. 83ae)** | Grzegorz Krzemieniecki | Proponuję w całości usunąć art. 83ae. Dyrektywa nie wymusza wprowadzenia i tworzenia nowego rejestru diagnostów, dlatego przekazywanie informacji określonych w art. 83ae jest bezzasadne. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Oprócz przepisów wdrażających 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* w projekcie ustawy znajdują się również przepisy za pomocą których należy zapewnić funkcjonalność systemu badań technicznych.  W związku z tym, że starosta będzie prowadził tylko rejestr przedsiębiorców oraz, że badania techniczne przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, zasadne jest przekazywanie przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów informacji o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia diagnosty za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie | SITK RP proponuje w całości usunąć art. 83ae. Dyrektywa nie wymusza wprowadzenia i tworzenia nowego rejestru diagnostów, dlatego przekazywanie informacji określonych w art. 83ae jest bezzasadne. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Oprócz przepisów wdrażających 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* w projekcie ustawy znajdują się również przepisy za pomocą których należy zapewnić funkcjonalność systemu badań technicznych.  W związku z tym, że starosta będzie prowadził tylko rejestr przedsiębiorców oraz, że badania techniczne przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, zasadne jest przekazywanie przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów informacji o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia diagnosty za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | SITK RP proponuje w całości usunąć art. 83ae. Dyrektywa nie wymusza wprowadzenia i tworzenia nowego rejestru diagnostów, dlatego przekazywanie informacji określonych w art. 83ae jest bezzasadne. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Oprócz przepisów wdrażających 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* w projekcie ustawy znajdują się również przepisy za pomocą których należy zapewnić funkcjonalność systemu badań technicznych.  W związku z tym, że starosta będzie prowadził tylko rejestr przedsiębiorców oraz, że badania techniczne przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, zasadne jest przekazywanie przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów informacji o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia diagnosty za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję. |
| Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | W art. 1 pkt 10 OSDS proponuje zapis:  *„Art. 83ae. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany do przekazywania staroście informacji o zatrudnieniu albo ustaniu zatrudnienia diagnosty niezwłocznie, nie później niż w terminie 7 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia.*  *2 Starosta niezwłocznie wprowadza informację o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia do rejestru diagnostów.”*  **Uzasadnienie:**  Celowo został usunięty i zastąpiony wpis 2. Nie jest dla nas zrozumiałe dlaczego ma być ukrywana informacja o diagnostach przeprowadzających badania techniczne (zatrudnionych) w komórkach organizacyjnych lub na stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1. Uważamy, że jest to ważna informacja zwłaszcza gdy diagnosta podejmuje zatrudnienie na kilku Stacjach Kontroli Pojazdów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z art. 83ab ust. 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* w przypadku zmiany danych wpisanych do rejestru przedsiębiorca jest obowiązany złożyć wniosek o zmianę wpisu w rejestrze w terminie 14 dni od dnia, w którym nastąpiła zmiana tych danych. W związku z tym, propozycja zmiany ust. 1, nie może zostać zaakceptowana, ponieważ wprowadzenie podobnego przepisu byłoby powtórzeniem już obowiązujących przepisów.  Starosta będzie prowadził tylko rejestr przedsiębiorców a badania techniczne przeprowadza diagnosta zatrudniony  w stacji kontroli pojazdów, dlatego zasadne jest przekazywanie przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów informacji o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia diagnosty za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję.  Odnosząc się do zmiany brzmienia ust. 2, propozycja nie może zostać zaakceptowana, ponieważ zgodnie z przyjętą koncepcją to Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie sprawował nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.  Z uwagi na konieczność zapewnienia ochrony środków, form i metod realizacji zadań, zgromadzonych informacji oraz własnych obiektów i danych identyfikujących funkcjonariuszy zasadne jest wprowadzenie wyłączenia od obowiązku przekazywania informacji o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia diagnostów przeprowadzających badania techniczne w komórkach organizacyjnych lub na stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1. |
| Prezydent Miasta Krakowa | Propozycja zmiany – wykreślenie  Brak kompetencji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do nakładania takiego obowiązku na prowadzącego SKP.  Niepotrzebne podwójne nakładanie obowiązku na prowadzącego SKP, zamiast na diagnostę, który podlega nadzorowi TDT. Prowadzący stację diagnostyczną podlega nadzorowi starosty właściwego dla obszaru nad którym działa stacja. Z tego tytułu ma m. in. obowiązek zgłaszania do starosty wszelkich zmian w prowadzonej działalności stacji (w tym zatrudnienia albo ustania zatrudnienia diagnosty) w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmiany (art. 83ab ust. 2) | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Brzmienie przepisu zostało zmienione. Zgłaszanie informacji o zatrudnieniu diagnosty lub ustaniu zatrudnienia będzie odbywać się za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów. Dostęp Dyrektora TDT do tych informacji zostanie zapewniony przez funkcjonalność centralnej ewidencji pojazdów. |
| Art. 1 pkt 10  **(art. 83ae ust. 1)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | Zgodnie z art. 83a ust. 3 pkt 6 dane o zatrudnieniu na stacji kontroli pojazdów poszczególnych diagnostów gromadzi starosta – przepis ten nie został skreślony więc przedsiębiorca będzie musiał podawać dane o aktualnym zatrudnieniu zarówno staroście jak i Dyrektorowi TDT. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Brzmienie przepisu zostało zmienione. Zgłaszanie informacji o zatrudnieniu diagnosty lub ustaniu zatrudnienia będzie odbywać się za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów. Dostęp Dyrektora TDT do tych informacji zostanie zapewniony przez funkcjonalność centralnej ewidencji pojazdów. |
| Art. 1 pkt 10  **(art. 83af)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | Norma prawna jest nieostra, nieweryfikowalna i służy jedynie jako „ochrona” przedsiębiorcy.  Proponuje się usunąć art. 83af. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W celu zapewnienia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów warunków do zachowania wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu, podczas wykonywania każdego badania technicznego, z art. 83af zostało wykreślone „który jest jednocześnie właścicielem lub posiadaczem badanego pojazdu”. |
| Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | W opinii PZPM takie badania jak opisane w projektowanym przepisie dla zachowania obiektywizmu badania powinny być przeprowadzane w stacji kontroli pojazdów, która nie jest stacją właściciela lub posiadacza pojazdu. W przypadku tak małych przedsiębiorstw może nie być możliwe zachowanie pełnego obiektywizmu i utrzymanie warunków dających diagnoście możliwość obiektywnej oceny, choćby ze względu na sam fakt, że diagnosta jest opłacany w tej sytuacji przez właściciela pojazdu. Jednocześnie byłoby to rozwiązanie niewłaściwe, biorąc pod uwagę wyniki kontroli NIK, do której się powyżej odwołujemy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W celu zapewnienia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów warunków do zachowania wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu, podczas wykonywania każdego badania technicznego, z art. 83af zostało wykreślone „który jest jednocześnie właścicielem lub posiadaczem badanego pojazdu”. |
| Związek Dealerów Samochodów | W ocenie Związku Dealerów Samochodów zasadne jest jednak przyznanie przedsiębiorcom prowadzącym stacje kontroli pojazdów dodatkowego wynagrodzenia związanego z pobieraniem opłaty dodatkowej.  W związku z tym proponujemy, żeby w projektowanym art. 83 ust. 1af należy dodać pkt 3 w brzmieniu:  *3. Za wykonywanie czynności opisanych w pkt. 1 i pkt. 2 niniejszego artykułu przedsiębiorca prowadzący*  *stację kontroli pojazdów otrzymuje wynagrodzenie wynoszące … procent opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Wysokość wynagrodzenia określa rozporządzenie.*  Jednocześnie należy dokonać zmiany w projektowanym art. 83 ust. 1af:  *1af. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów:*  *1) odprowadza opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, pomniejszone o wynagrodzenie opisane w art. 83 ust 1af pkt 3 na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym kwoty zostały pobrane (...).* | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Propozycja przekazywania części z opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przedsiębiorcom prowadzącym stacje kontroli pojazdów negatywnie wpłynęłaby na przejrzystość rozliczenia dotacji dla Transportowego Dozoru Technicznego. |
| Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | W art. 1 pkt 10 OSDS proponuje zapis:  *Art. 83af. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany zapewnić warunki organizacyjne umożliwiające diagnoście zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu przez:*  *1) uniezależnienie wysokości wynagrodzenia diagnosty od liczby przeprowadzonych badań technicznych z wynikiem pozytywnym;*  *2) wyeliminowanie w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa bezpośredniej podległości zatrudnionego diagnosty z pracownikiem odpowiedzialnym za stan techniczny tego pojazdu;*  *3) zastosowanie procedur służących minimalizacji zidentyfikowanego ryzyka bezstronności pracy diagnosty.”;*  **Uzasadnienie:**  wprowadzono w **art. 83af** warunki organizacyjne jakie powinien spełniać przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, będący jednocześnie właścicielem lub posiadaczem pojazdu, w celu wykonywania badań technicznych na własnej stacji, a które umożliwią diagnoście zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności. OSDS uważa, że diagnosta podczas wykonywania każdego badania lub innych czynności powinien mieć zapewnione przez **przedsiębiorcę prowadzącego Stację Kontroli Pojazdów** warunki do zachowania wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu **- bezwarunkowo**. Wprowadzenie jakichkolwiek wykluczeń z tego obowiązku nie powinno mieć miejsca.  Dodatkowo uważamy, że powinien być wprowadzony certyfikat dla przedsiębiorcy prowadzącego Stację kontroli pojazdów (udział w szkoleniu co dwa lata) lub zatrudnianie osoby posiadającej taki certyfikat. Nie można dopuszczać do sytuacji w tak ważnej dla bezpieczeństwa dziedzinie, żeby za działalność brały się osoby, które nie ponoszą odpowiedzialności za prowadzenie jej oraz nie znają specyfiki prowadzonej działalności. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  W celu zapewnienia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów warunków do zachowania wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu, podczas wykonywania każdego badania technicznego z art. 83af zostało wykreślone „który jest jednocześnie właścicielem lub posiadaczem badanego pojazdu”.  Odnosząc się do drugiej części uwagi należy zauważyć, że akredytacja stacji kontroli pojazdów na mocy *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszącego się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 339/93* (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30), o której mowa w ww. dyrektywie 2014/45, nie stanowi obowiązku dla państw członkowskich i jest jednym z możliwych do zastosowania rozwiązań.  W związku z powyższym, przedmiotowy projekt ustawy nie wprowadza rozwiązań dotyczących certyfikacji diagnostów. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b  **(art. 83af pkt 1)** | Transport i Logistyka Polska | Projektowane zapewnienie diagnoście warunków organizacyjnych, umożliwiających zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu w zakresie uniezależnienia wynagrodzenia od liczby przeprowadzonych badań technicznych powinna obejmować nie tylko badania z wynikiem pozytywnym, ale także te, z wynikiem negatywnym, na co wyraźnie wskazuje pkt 34 preambuły do dyrektywy 2014/45/UE.  Wobec powyższego proponujemy w pkt 1 w art. 83af uprd wykreślić wyrazy *„z wynikiem pozytywnym”.* | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 11 lit. a tiret pierwsze  **(art. 83b ust. 2 pkt 1)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | Pkt b wykreślić i zmienić na:  b) „prowadzenia dokumentacji z przeprowadzonych badań technicznych pojazdów”.  Pkt c wymaga doprecyzowania czyjej kontroli zalecenia pokontrolne dotyczą? Co oznacza i zawiera sformułowanie: „kontrole sprawdzające przedsiębiorców”. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zauważyć, że projektowany art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b jest powtórzeniem obowiązującego art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. c *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo  o ruchu drogowym*, który do tej pory nie wzbudzał wątpliwości.  Zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* w ramach wykonywanego nadzoru starosta wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.  W opinii Ministerstwa Infrastruktury, pkt c dotyczący weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych nie wymaga doprecyzowania, ponieważ przepisy dotyczące zaleceń pokontrolnych będą znajdować się w tym samym artykule. Podkreślenia wymaga, że w projekcie ustawy występuje sformułowanie „kontrole okresowe sprawdzające przedsiębiorców”. |
| Prezydent Miasta Krakowa | Propozycja zmiany - zmiana/dodanie treści:  W ramach wykonywanego nadzoru starosta:  przeprowadza, co najmniej raz w roku kalendarzowym, kontrole okresowe sprawdzające przedsiębiorców i inne podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów w zakresie:  Doprecyzowanie dyspozycji rozwiewa wszelkie wątpliwości interpretacyjne tego punktu. Jednocześnie precyzyjnie zamyka ramy czasowe, w których może być przeprowadzona kontrola. Porządkuje formalności związane z organizacją kontroli oraz przygotowaniem ich  harmonogramu. Co najważniejsze, taka redakcja zapisu stoi w zgodzie z przepisami ustawy z dnia 6 marca  2018 r. *Prawo przedsiębiorców,* które nakładają obowiązek sporządzania analizy ryzyka występowania nieprawidłowości i w jej następstwie odpowiednią organizację kontroli wdanym roku kalendarzowym. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 1 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* w ramach wykonywanego nadzoru starosta co najmniej raz w roku przeprowadza kontrolę stacji kontroli pojazdów. Przepis ten do tej pory nie wzbudzał wątpliwości w związku z czym projektowany art. 83b ust. 2 pkt 1 nie wymaga doprecyzowania. |
| Art. 1 pkt 11 lit. a tiret pierwsze **(art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | Zmiana nieostra. Nie wiadomo o jaką dokumentację chodzi. Należy doprecyzować. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zauważyć, że projektowany art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b jest powtórzeniem obowiązującego art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. c *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo  o ruchu drogowym*, który do tej pory nie wzbudzał wątpliwości. |
| Art. 1 pkt 11 lit. a tiret pierwsze  **(83b ust. 2 pkt 1a)** | Prezydent Miasta Krakowa | Zmiana/wykreślenie fragmentu:  Przeprowadza co najmniej raz w roku kalendarzowym 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 pkt. 1  Konieczne doprecyzowanie okresu sprawowania tego typu nadzoru.  Gromadzenie wniosków oraz statystyk nie należy obecnie do ustawowych zadań starosty. Proponujemy zatem ustanowienie w przepisach takiego obowiązku. | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Przepis został usunięty z projektu. |
| Art. 1 pkt 11lit. a tiret pierwsze  **(art. 83b ust. 2 pkt 1-1a)** | Związek Dealerów Samochodów | **Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów**  Stosownie do projektowanego art. 83b ust. 2 pkt 1-la starosta, zgodnie z właściwością, będzie realizował następujące czynności kontrolne:  1) przeprowadzanie, co najmniej raz w roku, kontroli okresowych sprawdzających przedsiębiorców i inne podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów w zakresie zgodności z wymaganiami, jakie powinien spełniać przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji, weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych;  2) przeprowadzanie analizy skarg, wniosków, statystyk i wydanych zaleceń pokontrolnych, na podstawie których może wszczynać doraźne kontrole stacji kontroli pojazdów.  W ocenie ZDS pozostawianie kontroli nad podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów w rękach starostów będzie stanowić niewystarczające zabezpieczenie dla prawidłowego funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów. W naszej ocenie starostowie jako organ samorządu terytorialnego o wąskim władztwie w zakresie terytorialnym, którzy przy tym funkcjonują bardzo często w małych ośrodkach miejskich, nie będą posiadać wystarczających dla prawidłowego nadzoru środków i narzędzi. W ocenie Związku Dealerów Samochodów zasadne jest ustanowienie tego zadania dla organu profesjonalnego jakim jest Dyrektor TDT. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Pozostawienie starosty jako jednostki nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów pozwoli wykorzystać dotychczasowe doświadczenie, a proponowane szkolenia podniosą poziom nadzoru. Dyrektor TDT zapewni kontrolę nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych. To rozwiązanie pozostawia obszar nadzorunad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów w rękach podmiotu w zakresie, który jest możliwy do przeprowadzenia w zakresie kompetencji starostwa. |
| Art. 1 pkt 11 lit. b  **(art. 83b ust. 2c)** | Jarosław Włodarczyk | Artykuł 83b ust. 2c powinien być uszczegółowiony adekwatnie jak przepis o diagnostach w art. 83h ust. 3.  Wymagania stawiane kontrolującemu winny być wyższe od stawianych diagnostom. Stosując wprost art. 83b ust. 3c „Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają: wykształcenie średnie i udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej, oraz odbyli odpowiednie szkolenie”, zatem kontrolę nad diagnostą będzie mogła sprawować osoba która ukończyła szkolenie i liceum ogólnokształcące i udokumentuje 5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej jako np. sprzedawca części do samochodów, czy sprzedawca samochodów w autokomisie, lub co gorsze pracująca jako sekretarka prezesa dużej hurtowni części samochodowych. Wszak będzie to w myśl ustawy udokumentowanie stażu pracy w branży motoryzacyjnej. Czy na pewno takie wykształcenie i doświadczenie zawodowe daje predyspozycje do kontroli diagnostów? Natomiast w skład kursu dla kontrolującego powinien wejść obowiązek zdania egzaminu takiego samego jak diagnosta. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy dodać, że projekt zakłada również,  że czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają uprawnienia diagnosty.  Wymagania określone w projektowanym art. 83b ust. 2c dotyczą osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Te same wymagania dotyczą osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów. Natomiast w odniesieniu do czynności przeprowadzanych w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych również obowiązują te same wymagania, ale będą je przeprowadzać pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego.  W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”. Przede wszystkim należy podkreślić, że nadzór powinien być efektywny. |
| Instytut Transportu Samochodowego | „2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają:   1. co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej, albo 2. uprawnienia diagnosty   - oraz odbyli odpowiednie szkolenie.”  Propozycja zmiany polega na zastąpieniu punktów 1 i 2 następującą treścią: „wykształcenie wyższe i udokumentowane co najmniej 3 lata praktyki jako uprawniony diagnosta oraz odbyli odpowiednie szkolenie”.  Uzasadnienie:  Z uwagi na to, że osoby te będą miały pełne prawo do wnioskowania o nakładanie kar, a nawet cofanie uprawnień, pojawiają się wątpliwości czy zakres szkolenia zastąpi niezbędną wiedzę praktyczną i zapewni, że pracownicy nadzoru będą mieli wyższe kompetencje od diagnostów przez nich kontrolowanych. Naszym zdaniem, lepszym rozwiązaniem byłoby zatrudnienie pracowników, którzy mogą się wykazać co najmniej 3-letnią praktyką pracy jako uprawniony diagnosta w stacji kontroli pojazdów i dodatkowo przeszły przedmiotowe szkolenie dotyczące sposobu prowadzenia kontroli.  Należy również pamiętać, że zapisy projektu ustawy nie przewidują wprowadzenia regulacji prawnych określających wymagania w stosunku do przedmiotowego szkolenia, jak i jego organizatorów, pozostawiając (poza ogólną tematyką) pełną swobodę i dowolność jego organizatorom co do jego zakresu, czasu trwania, miejsca jego realizacji (część praktyczna dotycząca badań technicznych pojazdów), kosztów, itp. Trudno jest więc nam w tym przypadku ocenić jego skuteczność oraz przydatność w kontekście przeprowadzania kontroli dotyczącej poprawności przeprowadzania badań technicznych pojazdów w SKP. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”.  Mając na względzie, że w obecnie obowiązujących przepisach nie ma określonych wymogów dla osób, które wykonują czynności kontrolne w ramach nadzoru wydaje się, że zaproponowane wymagania są wystarczające. |
| Związek Powiatów Polskich | Kwestia wymogów formalnych wobec urzędników sprawujących nadzór nad stacjami kontroli pojazdów.  Zgodnie z zaproponowanym brzmieniem art. 83b ust. 2c czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby o bardzo specyficznych kwalifikacjach. Wymaga się bowiem alternatywnie wykształcenia średniego i udokumentowanej co najmniej 5-letniej praktyki w branży motoryzacyjnej albo uprawnień diagnosty. Oznacza to, że osoba z wykształceniem wyższym administracyjnym prowadząca od 10 lat nadzór nad stacjami kontroli pojazdu jest uznana za gorszą niż sprzedawca z wykształceniem średnim, który przepracował 5 lat w salonie sprzedaży samochodów. Kuriozalność tej sytuacji aż razi. Należy zatem uwzględnić osoby, które nabyły praktyki przy sprawowaniu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Wskazano, że osoby te powinny posiadać co najmniej wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowaną co najmniej 3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów, albo uprawnienia diagnosty oraz są obowiązane odbyć odpowiednie szkolenie. |
| Związek Powiatów Polskich | Równie kuriozalny – w świetle całości przepisów ustawy – jest pomysł zatrudniania diagnostów w urzędach. W obecnym kształcie ustawy starosta nie ma żadnego nadzoru nad przeprowadzaniem badań technicznych. Nie wiadomo zatem co ten diagnosta miałby robić, skoro jednocześnie – zgodnie z planowanym art. 83b ust. 2e – diagnosta taki nie miałby prawa wykonywać swojego zawodu. Jest zrozumiałe, że nie powinien tego robić w powiecie, w którym byłby zatrudniony do sprawowania nadzoru, ale nie ma żadnych racjonalnych przeszkód, by zawód wykonywał w innym powiecie.  Co więcej – osoby zatrudnione w starostwach mają odbyć szkolenie, które w swoim zakresie ma np. wymogi prawne dotyczące badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych oraz przeprowadzenie badania technicznego – w sytuacji gdy ta sama ustawa pozbawia wspomniane osoby jakichkolwiek uprawnień w zakresie kontroli przeprowadzania badań technicznych. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projekt ustawy określa wymagania dla osób wykonujących czynności nadzoru.  Zgodnie z projektowanym art. 83b ust. 2e pkt 1 osoby wykonujące czynności kontrolne w ramach nadzoru nie mogą być zatrudnione w stacji kontroli pojazdów. Należy podkreślić, że wykonywanie czynności kontrolnych nie jest ograniczone tylko i wyłącznie do osób zatrudnionych w starostwach.  Jednakże, zajmowanie się w ramach obowiązków służbowych sprawowaniem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i łączenie z zatrudnieniem w stacji kontroli pojazdów mogłoby wpłynąć na powstanie sytuacji rodzących konflikt interesów, może w sposób niewłaściwy wpływać na prowadzenie postępowań administracyjnych.  Należy podkreślić, że odbycie szkolenia jest wymaganiem określonym w dyrektywie 2014/45. |
| Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 83b ust. 2c określono, że czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej albo uprawnienia diagnosty a także odbyli odpowiednie szkolenie. W przepisach przejściowych ustawy, PISKP proponuje wprowadzenie następującego zapisu:  „Osoby, które do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy pełniły nadzór nad stacjami kontroli pojazdów uznaje się za spełniające wymagania art. 83b ust. 2c pod warunkiem odbycia odpowiedniego szkolenia”.  Proponowany obecnie zapis art. 83b ust. 2c bez wprowadzenia przepisów przejściowych spowoduje faktycznie uniemożliwienie wykonywania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. W zasobach kadrowych starostw nie wszystkie osoby byłyby w stanie spełnić chociażby warunek 5 lat praktyki w branży motoryzacyjnej. Osoby dotychczas nadzorujące SKP posiadają praktykę w administracji samorządowej i nie powinny być pozbawione możliwości sprawowania nadzoru nad przedsiębiorcami. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”.  Mając na względzie zmianę wymagań dotyczących osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru, w tym nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, wprowadzenie zaproponowanego przez Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów jest zbędne. |
| Grzegorz Krzemieniecki | W art. 83b ust. 2c proponuję rozważenie uzupełnienia treści dookreślającej wymogi dla osób określonych w ust. 2c:  „2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają:  1) co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej, a także zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów albo  2) uprawnienia diagnosty  - oraz odbywają okresowe szkolenia doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów.  **Opis zgłoszonej uwagi:** podane w projekcie brzmienie ma charakter proceduralny i jest nieprecyzyjne. Ponadto w ust. 2d wskazuje się szkolenia, w zakresie których wymagana jest wiedza o aplikacjach informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych oraz przeprowadzania badania technicznego, a nie uwzględnia się w projekcie możliwości przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urządzeń np. twórca programu decyduje o jakości programu i komu powierzyć jego propagowanie oraz przeprowadzanie szkoleń. Zarówno producent, jak i dostawca, bez odpowiedniej wiedzy prawnej i informatycznej nie stworzyłby aplikacji wykorzystywanej w badaniach technicznych, a dostawca propagował oraz szkolił użytkowników programów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Jak z samej nazwy wynika zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów nie jest przewidziane dla osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru.  Należy zauważyć, że projekt ustawy nie określa kto będzie przeprowadzał szkolenia, które powinny odbyć osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie | W art. 83b ust. 2c SITK RP proponuje rozważenie uzupełnienia treści dookreślającej wymogi dla osób określonych w ust. 2c:  „2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają:  1) co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej oraz uzyskali zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów albo  2) uprawnienia diagnosty  - oraz odbywają okresowe szkolenia doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów.  Opis zgłoszonej uwagi: podane w projekcie brzmienie ma charakter proceduralny i jest nieprecyzyjne. Ponadto w ust. 2d wskazuje się szkolenia, w zakresie których wymagana jest wiedza o aplikacjach informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych oraz przeprowadzania badania technicznego, a nie uwzględnia się w projekcie możliwości przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urządzeń np. twórca programu decyduje o jakości programu i komu powierzyć jego propagowanie oraz przeprowadzanie szkoleń. Zarówno producent, jak i dostawca, bez odpowiedniej wiedzy prawnej i informatycznej nie stworzyłby aplikacji wykorzystywanej w badaniach technicznych, a dostawca propagował oraz szkolił użytkowników programów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Jak z samej nazwy wynika, zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów nie jest przewidziane dla osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru.  Należy zauważyć, że projekt ustawy nie określa kto będzie przeprowadzał szkolenia, które powinny odbyć osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | W art. 83b ust. 2c SITK RP proponuje rozważenie uzupełnienia treści dookreślającej wymogi dla osób określonych w ust. 2c:  „2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają:  1) co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej oraz uzyskali zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów albo  2) uprawnienia diagnosty  - oraz odbywają okresowe szkolenia doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów.  Opis zgłoszonej uwagi: podane w projekcie brzmienie ma charakter proceduralny i jest nieprecyzyjne. Ponadto w ust. 2d wskazuje się szkolenia, w zakresie, których wymagana jest wiedza o aplikacjach informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych oraz przeprowadzania badania technicznego, a nie uwzględnia się w projekcie możliwości przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urządzeń np. twórca programu decyduje o jakości programu i komu powierzyć jego propagowanie oraz przeprowadzanie szkoleń. Zarówno producent, jak i dostawca, bez odpowiedniej wiedzy prawnej i informatycznej nie stworzyłby aplikacji wykorzystywanej w badaniach technicznych, a dostawca propagował oraz szkolił użytkowników programów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Jak z samej nazwy wynika zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów nie jest przewidziane dla osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru.  Należy zauważyć, że projekt ustawy nie określa kto będzie przeprowadzał szkolenia, które powinny odbyć osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru. |
| Transportowy Dozór Techniczny | W art. 83b w nowoprojektowanym ust. 2c TDT proponuje następujące brzmienie zdania pierwszego:  „*2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy starostwa, z zastrzeżeniem art. 83b ust. 3, którzy posiadają: (…)”..*  Proponowane brzmienie ww. przepisu będzie kompatybilne z częścią nadzoru wykonywanego przez TDT, gdzie czynności nadzorcze w ramach kontroli mogą wykonywać pracownicy TDT (vide projektowany art. 83j ust. 2 projektu ustawy). Wskazanie w przypadku starostw, że czynności kontrolne mogą przeprowadzać pracownicy a nie osoby (z którymi współpraca może zostać nawiązana w każdej dowolnej formie a odpowiedzialność może być ograniczona/wyłączona) zagwarantuje wykonywanie czynności w sposób rzetelny i wiarygodny wraz z poniesieniem ewentualnej odpowiedzialności wynikającej ze stosunku pracy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”.  Za pomocą takiego rozwiązania czynności kontrolne w ramach nadzoru będą mogły wykonywać również pracownicy starostw. Nie jest możliwe wpisanie wprost do przepisu, że czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy starostwa, ponieważ organem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów jest starosta. |
| Stowarzyszenie Ekspertów Techniki Motoryzacyjnej i Diagnostów Samochodowych „Ruch Drogowy” | Art. 83b  „2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które  posiadają:  1) co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę  w branży motoryzacyjnej albo  2) uprawnienia diagnosty  – oraz odbyli odpowiednie szkolenie.”  Jeżeli chodzi o kontrolowanie diagnosty podmiot uważa, że powinien mieć zastosowanie rozszerzony zapis:  pkt 1 - co najmniej wykształcenie średnie i udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę **na stanowisku obsługi lub kontroli pojazdów** – branża motoryzacyjna jest pojęciem szeroko rozumianym – np. sklep motoryzacyjny, co nie przedkłada się na poziom wiedzy odnośnie sposobu wykonywania badania technicznego jak i budowy pojazdu.  pkt 2 - uprawnienia diagnosty oraz udokumentowaną co najmniej 2 letnią praktykę w stacji kontroli pojazdów – często osoba pomimo posiadanej praktyki w branży motoryzacyjnej posiada uprawnienia diagnosty nie pracując nigdy na stanowisku uprawnionego diagnosty samochodowego, co wiąże się z brakiem doświadczenia w sposobie przeprowadzania badań technicznych a w konsekwencji w ocenianiu pracy diagnosty. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”. Stanowisko obsługi byłoby zbyt szerokim określeniem.  Odnosząc się do propozycji zmiany pkt 2 i wprowadzenia udokumentowania przez uprawnionego diagnostę odbycia 2 letniej praktyki w stacji kontroli pojazdów, należy zauważyć, iż aby zostać diagnostą należy według projektowanych przepisów posiadać odpowiednie wykształcenie i praktykę. |
| Prezydent Miasta Krakowa | Zmiana/skreślenie treści: Art. 83 b ust. 2c i 2d  Nadzór starosty ograniczono wyłącznie do formalnej kontroli dokumentów oraz wymagań ustawowych. Techniczny aspekt badania technicznego tj. zakres i sposób wykonania badania przez diagnostę ma być oceniany i nadzorowany przez pracowników Transportowego Dozoru Technicznego. Brak podstawy do zrównania wymogów stawianych pracownikom starostw z pracownikami TDT.  W przypadku jednak utrzymania dotychczasowych zapisów w projekcie, konieczne jest wprowadzenie co najmniej rocznego okresu przejściowego dla starostw w celu spełnienia wymagań. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”.  Mając na względzie, że za pomocą takiego rozwiązania czynności kontrolne w ramach nadzoru będą mogły wykonywać również pracownicy starostw oraz zmniejszony został okres praktyki, nie jest konieczne wprowadzenie co najmniej rocznego okresu przejściowego dla starostw w celu spełnienia wymagań. |
| Art. 1 pkt 11 lit. b  **(art. 83b ust. 2c i 2d)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | Proponujemy wykreślić tę normę. Wymagania adresowane do pracowników starosty nie korespondują z tak okrojonym nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów jaki proponuje się w projekcie. Domyślać się można intencji ustawodawcy, a mianowicie zapewnieniu odpowiednim podmiotom (dedykowanym ośrodkom szkolenia) uczestników szkoleń. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Mając na względzie, że w obecnie obowiązujących przepisach nie ma określonych wymogów dla osób, które wykonują czynności kontrolne w ramach nadzoru wydaje się, że zaproponowane wymagania nie są zawyżone. |
| Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | W art. 1 pkt 11 lit. b OSDS proponuje:  *po ust. 2b dodaje się ust. 2c-2e w brzmieniu:*  *„2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają:*  *1) co najmniej wykształcenie średnie*  *2) udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę w branży motoryzacyjnej w tym przynajmniej rok na Stacji Kontroli Pojazdów.*  *3) uprawnienia diagnosty*  *4) posiadają ważne zaświadczenie o odbyciu szkolenia.*  *2d. 1. Szkolenie, o którym mowa w ust. 2c pkt 4, obejmuje swoim zakresem co najmniej czynności kontrolne oraz rozwiązania techniczne zgodne z aktualnym poziomem wiedzy technicznej i obowiązujące wymogi prawne dotyczące homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacje informatyczne wykorzystywane w badaniach technicznych oraz przeprowadzanie badania technicznego*  *2e. Odbycie szkolenia, o którym mowa w pkt 1 potwierdzane jest zaświadczeniem, które jest ważne przez okres dwóch lat.*  **Uzasadnienie:**  OSDS uważa, że wprowadzenie zaostrzenia wymagań dla osób nadzorujących proces badań technicznych spowoduje że to pracownicy o wysokich kwalifikacjach będą kontrolowali pracę tak Stacji Kontroli Pojazdów jak i pracę diagnostów. Ich decyzje nie będą podważane z braku kompetencji. Uważamy, że osoby kontrolujące w imieniu Państwa Polskiego powinny posiadać najwyższe kwalifikacje. Powinno być dookreślone kto prowadzi szkolenia dla pracowników nadzoru. Uważamy, że powinno być tutaj wskazanie na Transportowy Dozór Techniczny. Organ ten powinien być wyznaczony również do interpretacji przepisów dotyczących sposobu przeprowadzania badań technicznych oraz odpowiedzialny za ujednolicenie procedur w skali kraju. Wprowadzenie takiego rozwiązania spowoduje zmniejszenie kosztów nadzoru Państwa oraz wprowadzi ujednolicenie stosowania aktów prawnych jak i sposobu przeprowadzania badań technicznych w całym kraju. Wypracowane rozwiązań ogólnopolskich będzie przekazywane podczas szkolenia nadzoru jak i wykładowców ośrodków | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”. Zaproponowane przez OSDS nowe brzmienie art. 84b ust. 2c jest wygórowane, ponieważ projektodawca dopuścił zamiast posiadania 3-letniej praktyki w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenia w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów, posiadanie uprawnień diagnosty.  Nadmiarowe jest wprowadzenie proponowanego ust. 2e.  Odnosząc się do propozycji uwzględnienia pracowników Transportowego Dozoru Technicznego w przeprowadzaniu czynności kontrolnych w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów należy zauważyć, że zgodnie z art. 83b ust. 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo  o ruchu drogowym* starosta może powierzyć, w drodze porozumienia, czynności kontrolne Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. |
| Art. 1 pkt 11 lit. b  **(art. 83b ust. 2d)** | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego  i Spedycji | W art. 83b w ust. 2d jest zapis:  „2d. Szkolenie, *o którym mowa w ust. 2c*, obejmuje …” – chyba to jest jakiś błąd, ponieważ w ust. 2c jest mowa o kontroli a nie o szkoleniu. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z art. 83b w ust. 2c w tiretem stanowiącym cześć wspólną, czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą sprawować osoby, które odbyły odpowiednie szkolenie. W związku z tym, cytowane odesłanie jest prawidłowe. |
| Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 83b ust. 2d projekt nie precyzuje, w której jednostce urzędnicy starostw sprawujący nadzór nad podmiotami prowadzącymi SKP mieliby odbywać obowiązkowe szkolenie. Według oceny PISKP szkolenie takie mogłoby być prowadzone przez ośrodki szkolenia diagnostów. Norma określa też zakres przedmiotowy szkoleń, który obejmuje także wymogi prawne dotyczące homologacji. Mając na względzie funkcje, które mają pełnić te szkolenia tj. przygotowanie do nadzoru nad przedsiębiorcami, wymóg szkoleń w zakresie homologacji według naszej oceny nie jest konieczny. PISKP postuluje wykreślenie z ust. 2d sformułowania: „obowiązujące wymogi prawne dotyczące homologacji”. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W opinii Ministerstwa Infrastruktury zakres szkolenia, o którym mowa w art. 83b ust. 2d, pozwoli na zdobycie wiedzy, która w sposób dostateczny umożliwi przeprowadzenie czynności kontrolnych. |
| Art. 1 pkt 11 lit. b  **(art. 83b ust. 2e)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | „Osoby, o których mowa w ust. 2c /…/  Do pkt 4  Konsekwentnie proponujemy wykreślić. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Dla zapewnienia całkowitej bezstronności działań z obszaru nadzoru wprowadzono  w art. 83b ust. 2e określający katalog czynności bądź działań, których nie mogą wykonywać osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru. Jednakże, projektodawca nie może odnieść się szczegółowo do zgłoszonej uwagi, ponieważ nie została ona uzasadniona. |
| Art. 1 pkt 11 lit. b **(art. 83b ust. 2e pkt 1)** **+ uzasadnienie** | Radosław Hajdus | Jestem pracownikiem starostwa zajmującym się między innymi sprawowaniem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Na tym stanowisku pracuje w pełnym wymiarze czasu pracy. Jednocześnie pracuję na część etatu, jako diagnosta na stacji kontroli pojazdów w innym powiecie. W związku z proponowaną zmianą ustawy – Prawo o ruchu drogowym będę musiał z jednej pracy zrezygnować. Uważam, że taka zmiana przepisów jest bardzo krzywdząca, dlatego uprzejmie proszę o uwzględnienie takiej sytuacji w pracach legislacyjnych nad projektem ustawy. Być może takich osób jak ja jest więcej w skali całego kraju.  W tej sytuacji nieprawdą jest zdanie zawarte w uzasadnieniu projektu cyt.: „Wskazać należy, że przedmiotowy projekt nie przewiduje pozbawienia zatrudnienia pracowników starostw, którzy obecnie wykonują czynności kontrolne w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów,…..”  Odpowiedź Pani Małgorzaty Kaniewskiej, Dyrektor Wydziału Komunikacji i Transportu w Starostwie Powiatowym w Poznaniu na ww. wystąpienie:  *„Szanowny Panie, ze zdumieniem odebrałam Pańską informację. Moja wiedza nie upoważnia mnie do zgodzenia się z Pańskim poglądem co do powszechności zjawiska, o którym Pan nas informuje. Powiem więcej – od Pana dowiaduję się o takim rozwiązaniu i z troską zadaję sobie pytanie czy to nie jest jednak konfliktem interesów…?”* | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Cytowane zdanie z uzasadnienia projektu dotyczy podziału zadań w ramach nowej koncepcji funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów.  Zgodnie z projektowanym art. 83b ust. 2e pkt 1 osoby wykonujące czynności kontrolne w ramach nadzoru nie mogą być zatrudnione w stacji kontroli pojazdów. Należy podkreślić, że przepis pozostawia możliwość wykonywania czynności kontrolnych nie tylko pracownikom starostw.  Jednakże, zajmowanie się w ramach obowiązków służbowych sprawowaniem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów  i łączenie z zatrudnieniem w stacji kontroli pojazdów mogłoby wpłynąć na powstanie sytuacji rodzących konflikt interesów oraz może w sposób niewłaściwy wpływać na prowadzenie postępowań administracyjnych. |
| Art. 1 pkt 9 lit. b  **(art. 83b ust. 2e pkt 1)** | Transport i Logistyka Polska | Projektowane rozwiązanie wskazuje na możliwość wyłączenia z grupy uprawnionych do dokonywania czynności kontrolnych w ramach nadzoru nad SKP tylko osób zatrudnionych w stacji kontroli pojazdów, nie uwzględniając wykonywania pracy z tytułu innego zobowiązania, np. wynikającego z przepisów  kodeksu cywilnego. Proponujemy rozważenie możliwości wyłączenia również takich osób i następujące brzmienie pkt 1 art. 83b ust. 2e:  *„1) wykonywać pracy w stacji kontroli pojazdów,”*. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 12  **(art. 83c)** | Polski Związek Motorowy | Skreślić pkt 12 dot. art. 83 – wprowadzenie kontroli bez zawiadomienia spowoduje niemożliwość jej przeprowadzenia, ponieważ w przeważającej większości wypadków przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów nie przebywają na niej, a wyłącznie diagności, którzy nie są uprawnienia do reprezentowania przedsiębiorcy. Kontrolujący nie uzyska dostępu do niezbędnej dokumentacji. Poza tym w pkt jest powołanie się na nieistniejący w projekcie art. 83b ust. 1 | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | Do kontroli działalności /…/ 83b ust. 2 pkt 1a i 1b  Brak pkt 1 /błąd legislacyjny/ | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Przepis został usunięty z projektu. |
| Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 83c popełniono błąd redakcyjny zamiast: ust. 2 pkt 1a i 1b, powinno być ust. 2 pkt 1 lit. a i b. | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Przepis został usunięty z projektu. |
| Transportowy Dozór Techniczny | W art. 83c TDT proponuje usunięcie odesłania do art. 83b ust. 2 pkt 1b. Należy zauważyć, że art. 83b ust. 2 nie zawiera pkt 1b. | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Przepis został usunięty z projektu. |
| Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej | W art. 83c popełniono błąd redakcyjny zamiast: ust. 2 pkt 1a i 1b, powinno być ust. 2 pkt 1 lita a) i b). | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Przepis został usunięty z projektu. |
| Prezydent Miasta Krakowa | Usunięcie przywołania do nieistniejącego pkt. 1b w art. 83bust. 2 | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Przepis został usunięty z projektu. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83d-83m)** | Grzegorz Krzemieniecki | W dodanych art. 83d-83m proponuje się rozważenie użycia wyrazów lub sformułowań, które mogą być używane tylko zamiennie. Ponadto wyklucza się w projekcie możliwość przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urządzeń. Wskazuje się na organizowanie seminariów przez podmioty, które nigdy nie były wiodące w zakresie sporządzanych stanowisk, czy przedstawiania materiałów odnoszących się do przeprowadzania badań technicznych pojazdów.  W związku z powyższym, proponowane jest poniższe brzmienie:  „Art. 83d. 1. Szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz okresowe szkolenia doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów.  2. Szkolenia, o których mowa w ust. 1, są realizowane zgodnie z programem i obejmują:  1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń;  2) część praktyczną w zakresie przeprowadzania badań technicznych.  3. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów.  4. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu:  1) szkolenia dla kandydatów na diagnostów,  2) okresowego szkolenia doskonalenia zawodowego  – pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.  Art. 83e. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów może prowadzić przedsiębiorca, który:  1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonych szkoleń lub okresowych szkoleń doskonalenia zawodowego, w tym salę wykładową i pomieszczenie biurowe;  2) 2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych;  3) 3) zapewnia prowadzenie szkoleń lub okresowych szkoleń doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających:  a) elementarną wiedzę, umiejętności i wykształcenie w zakresie zajęć teoretycznych oraz obsługi aplikacji informatycznej wykorzystywanej w badaniach technicznych;  b) odpowiednie do prowadzonego szkolenia uprawnienia diagnosty w zakresie zajęć praktycznych.  (…)  **Opis zgłoszonej uwagi:** określenia takie jak warsztaty, konferencja, seminarium czy szkolenie często są używane zamiennie, więc wskazane jest użycie zamiast „warsztaty” określenia „okresowe szkolenia”. Definicja określenia „szkolenia” swoim zakresem obejmuje zarówno elementy wykładu, jak i praktycznego ćwiczenia – dotyczy całego projektu.  W zakresie prowadzonych szkoleń należy uwzględnić wszystkie podmioty uczestniczące w procesie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów, dlatego proponuję zmianę tj. nadanie w art. 83e w ust. 1 pkt 3 lit. a i b brzmienia umożliwiającego prowadzenia szkoleń przez wykładowców dysponujących odpowiednią wiedzą potrzebną do realizacji celów określonych w projekcie. Uprawnienia diagnosty albo wyższe wykształcenie nie daje gwarancji właściwej edukacji, rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu. Liczą się także kreatywność i konsekwencja w działaniu, a taką mogą dostarczyć wykładowcy nie uwzględnieni w projekcie – jestem tego żywym dowodem. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Nie jest możliwa zamiana wyrażenia warsztaty na okresowe szkolenia, ponieważ nie są to synonimy. Szkolenie to cykl wykładów z jakiegoś przedmiotu, zorganizowanych w celu uzupełnienia czyjegoś wykształcenia zdobycie wiedzy, albo uzupełnienie i doskonalenie umiejętności i kwalifikacji zawodowych. Natomiast warsztaty to ogół zajęć, których celem jest pogłębianie wiedzy  i doskonalenie określonych umiejętności. W *projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) szkolenia są przewidziane dla kandydatów na diagnostów, a warsztaty doskonalenia zawodowego dla diagnostów.  Odnosząc się do zmiany wymagań dla wykładowców prowadzących szkolenia lub warsztaty doskonalenia zawodowego należy zauważyć, że działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów nie podlega w tym momencie żadnej kontroli ani też nadzorowi, nie funkcjonuje rejestr ośrodków szkolenia diagnostów, w związku z tym Minister Infrastruktury nie posiada oficjalnych i rzetelnych danych dotyczących np. liczby ośrodków szkolenia diagnostów  i wykładowców prowadzących w nich zajęcia. Mając na względzie powyższe wydaje się, że zaproponowane wymagania są wystarczające. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie | W dodanych art. 83d-83m SITK RP proponuje rozważenie użycia wyrazów lub sformułowań, które mogą być używane tylko zamiennie. Ponadto wyklucza się w projekcie możliwość przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urządzeń. Wskazuje się na organizację seminariów przez podmioty, które nigdy nie były wiodące w zakresie sporządzanych stanowisk, czy przedstawiania materiałów odnoszących się do przeprowadzania badań technicznych pojazdów.  W związku z powyższym, SITK RP proponuje poniższe brzmienie:  „Art. 83d. 1. Szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz okresowe szkolenia doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów.  2. Szkolenia, o których mowa w ust. 1, są realizowane zgodnie z programem i obejmują:  1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń;  2) część praktyczną w zakresie przeprowadzania badań technicznych.  3. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów.  4. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu:  1) szkolenia dla kandydatów na diagnostów,  2) okresowego szkolenia doskonalenia zawodowego  – pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.  Art. 83e. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów może prowadzić przedsiębiorca, który:  1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonych szkoleń lub okresowych szkoleń doskonalenia zawodowego, w tym salę wykładową i pomieszczenie biurowe;  2) 2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych;  3) 3) zapewnia prowadzenie szkoleń lub okresowych szkoleń doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających:  a) elementarną wiedzę, umiejętności i wykształcenie w zakresie zajęć teoretycznych oraz obsługi aplikacji informatycznej wykorzystywanej w badaniach technicznych;  b) odpowiednie do prowadzonego szkolenia uprawnienia diagnosty w zakresie zajęć praktycznych.  (…)  Opis zgłoszonej uwagi: określenia takie jak warsztaty, konferencja, seminarium czy szkolenie często są używane zamiennie, więc wskazane jest użycie zamiast „warsztaty” określenia „okresowe szkolenia”. Definicja określenia „szkolenia” swoim zakresem obejmuje zarówno forum seminaryjne i warsztaty – zawiera elementy wykładu, jak i praktycznego ćwiczenia – dotyczy całego projektu. W zakresie prowadzonych szkoleń należy uwzględnić wszystkie podmioty uczestniczące w procesie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów, dlatego SITK RP proponuje zmianę tj. nadanie w art. 83e w ust. 1 pkt 3 lit. a i b brzmienia umożliwiającego prowadzenia szkoleń przez wykładowców, którzy mogą być producentem i/lub dostawcą lub inną osobą z odpowiednią wiedzą potrzebną do realizacji celów określonych w projekcie. Uprawnienia diagnosty albo wyższe wykształcenie nie jest w stanie zagwarantować właściwej edukacji, rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu. Liczą się także kreatywność i konsekwencja w działaniu, a taką mogą dostarczyć wykładowcy nie uwzględnieni w projekcie. Ponadto projektowana ustawa uniemożliwia przeprowadzenie zajęć dydaktycznych prowadzonych np. przez prawników w zakresie omawiania aktów prawnych – zaproponowana przez nas zmiana umożliwia jednak prowadzenie zajęć dydaktycznych np. przez Radców Prawnych. Któż inny mógłby lepiej omówić zagadnienia prawne w gąszczu przepisów prawnych lepiej niż prawnik? | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Nie jest możliwa zamiana wyrażenia warsztaty na okresowe szkolenia, ponieważ nie są to synonimy. Szkolenie to cykl wykładów z jakiegoś przedmiotu, zorganizowanych w celu uzupełnienia czyjegoś wykształcenia zdobycie wiedzy, albo uzupełnienie i doskonalenie umiejętności i kwalifikacji zawodowych. Natomiast warsztaty to ogół zajęć, których celem jest pogłębianie wiedzy  i doskonalenie określonych umiejętności. W *projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) szkolenia są przewidziane dla kandydatów na diagnostów, a warsztaty doskonalenia zawodowego dla diagnostów.  Odnosząc się do zmiany wymagań dla wykładowców prowadzących szkolenia lub warsztaty doskonalenia zawodowego należy zauważyć, że działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów nie podlega w tym momencie żadnej kontroli ani też nadzorowi, nie funkcjonuje rejestr ośrodków szkolenia diagnostów, w związku z tym Minister Infrastruktury nie posiada oficjalnych i rzetelnych danych dotyczących np. liczby ośrodków szkolenia diagnostów  i wykładowców prowadzących w nich zajęcia. Mając na względzie powyższe wydaje się, że zaproponowane wymagania są wystarczające. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | W dodanych art. 83d-83m SITK RP proponuje rozważenie użycia wyrazów lub sformułowań, które mogą być używane tylko zamiennie. Ponadto wyklucza się w projekcie możliwość przeprowadzania szkoleń ze strony osób, które są producentem i/lub dostawcą oprogramowania lub urządzeń. Wskazuje się na organizację seminariów przez podmioty, które nigdy nie były wiodące w zakresie sporządzanych stanowisk, czy przedstawiania materiałów odnoszących się do przeprowadzania badań technicznych pojazdów.  W związku z powyższym, SITK RP proponuje poniższe brzmienie:  „Art. 83d. 1. Szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz okresowe szkolenia doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów.  2. Szkolenia, o których mowa w ust. 1, są realizowane zgodnie z programem i obejmują:  1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń;  2) część praktyczną w zakresie przeprowadzania badań technicznych.  3. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów.  4. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu:  1) szkolenia dla kandydatów na diagnostów,  2) okresowego szkolenia doskonalenia zawodowego  – pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.  Art. 83e. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów może prowadzić przedsiębiorca, który:  1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonych szkoleń lub okresowych szkoleń doskonalenia zawodowego, w tym salę wykładową i pomieszczenie biurowe;  2) 2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych;  3) 3) zapewnia prowadzenie szkoleń lub okresowych szkoleń doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających:  a) elementarną wiedzę, umiejętności i wykształcenie w zakresie zajęć teoretycznych oraz obsługi aplikacji informatycznej wykorzystywanej w badaniach technicznych;  b) odpowiednie do prowadzonego szkolenia uprawnienia diagnosty w zakresie zajęć praktycznych.  (…)  Opis zgłoszonej uwagi: określenia takie jak warsztaty, konferencja, seminarium czy szkolenie często są używane zamiennie, więc wskazane jest użycie zamiast „warsztaty” określenia „okresowe szkolenia”. Definicja określenia „szkolenia” swoim zakresem obejmuje zarówno forum seminaryjne i warsztaty – zawiera elementy wykładu, jak i praktycznego ćwiczenia – dotyczy całego projektu. W zakresie prowadzonych szkoleń należy uwzględnić wszystkie podmioty uczestniczące w procesie funkcjonowania stacji kontroli pojazdów, dlatego SITK RP proponuje zmianę tj. nadanie w art. 83e w ust. 1 pkt 3 lit. a i b brzmienia umożliwiającego prowadzenia szkoleń przez wykładowców, którzy mogą być producentem i/lub dostawcą lub inną osobą z odpowiednią wiedzą potrzebną do realizacji celów określonych w projekcie. Uprawnienia diagnosty albo wyższe wykształcenie nie jest w stanie zagwarantować właściwej edukacji, rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu. Liczą się także kreatywność i konsekwencja w działaniu, a taką mogą dostarczyć wykładowcy nie uwzględnieni w projekcie. Ponadto projektowana ustawa uniemożliwia przeprowadzenie zajęć dydaktycznych prowadzonych np. przez prawników w zakresie omawiania aktów prawnych – zaproponowana przez nas zmiana umożliwia jednak prowadzenie zajęć dydaktycznych np. przez Radców Prawnych. Któż inny mógłby lepiej omówić zagadnienia prawne w gąszczu przepisów prawnych lepiej niż prawnik? | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Nie jest możliwa zamiana wyrażenia warsztaty na okresowe szkolenia, ponieważ nie są to synonimy. Szkolenie to cykl wykładów z jakiegoś przedmiotu, zorganizowanych w celu uzupełnienia czyjegoś wykształcenia zdobycie wiedzy, albo uzupełnienie i doskonalenie umiejętności i kwalifikacji zawodowych. Natomiast warsztaty to ogół zajęć, których celem jest pogłębianie wiedzy  i doskonalenie określonych umiejętności. W *projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) szkolenia są przewidziane dla kandydatów na diagnostów, a warsztaty doskonalenia zawodowego dla diagnostów.  Odnosząc się do zmiany wymagań dla wykładowców prowadzących szkolenia lub warsztaty doskonalenia zawodowego należy zauważyć, że działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów nie podlega w tym momencie żadnej kontroli ani też nadzorowi, nie funkcjonuje rejestr ośrodków szkolenia diagnostów, w związku z tym Minister Infrastruktury nie posiada oficjalnych i rzetelnych danych dotyczących np. liczby ośrodków szkolenia diagnostów  i wykładowców prowadzących w nich zajęcia. Mając na względzie powyższe wydaje się, że zaproponowane wymagania są wystarczające. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83d ust. 4)** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich | SIMP proponuje wprowadzić zmianę dot. obecności dla szkolenia dla kandydatów na diagnostów z obowiązkiem uczestniczenia w co najmniej 80% godzin zamiast 100 %.  Uzasadnienie: Szkolenie dla kandydatów na diagnostów obejmuje wg rozporządzenia 116 godzin zajęć teoretycznych i praktycznych. Szkolenie to w większości ośrodków prowadzone są w weekendy ze względu na to. że kandydaci na diagnostów to zawodowo czynnie pracujące osoby. Silą rzeczy szkolenie takie jest prowadzone na przestrzeni kilku, zazwyczaj 6-8 tygodni. W trakcie tak długiego okresu czasu może zdarzyć się jakieś zdarzenie losowe np. pogrzeb najbliższej osoby, które wymusi nieobecność w 1-2 dniowa podczas całego cyklu szkolenia. Oczywiście należy zachować 100% obecność dla warsztatów doskonalenia zawodowego, które trwają znacznie krócej.  *„4. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu:*  *1) szkolenia dla kandydatów na diagnostów,*  *2) warsztatów szkolenia zawodowego*  *- pod warunkiem uczestnictwa w minimum 80% przewidzianych zajęć dla szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz wszystkich zajęciach dla warsztatów doskonalenia zawodowego”.* | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Kandydat na diagnostę otrzyma zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, jeżeli uczestniczył w minimum 80% zajęć z części teoretycznej oraz we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach  z części praktycznej. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83e ust. 1)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | W art. 1 pkt 13 OSDS proponuje:  *Art. 83e. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów może prowadzić przedsiębiorca, który:*  *1) dysponuje warunkami lokalowymi odpowiednie do zakresu prowadzonych szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego.*  *2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych;*  *3) zapewnia prowadzenie szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających:*  *a) dokumenty potwierdzające uprawnienia diagnosty*  *b) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych mechanika lub transport,*  *c) udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją; w tym jeden rok na Stacji Kontroli Pojazdów.*  *d) udokumentowane uczestnictwo co 2 lata w seminariach przeprowadzanych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego;*  *4) posiada zbiory odpowiednich przepisów oraz pomoce i środki dydaktyczne zapewniające prowadzenie zajęć zgodnie z obowiązującym programem szkolenia lub warsztatów doskonalenia zawodowego;*  *5) nie został prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe – dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej;*  *6) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego została otwarta likwidacja lub ogłoszono upadłość.*  **Uzasadnienie:**  OSDS uważa, że osoby szkolące diagnostów samochodowych powinny posiadać najwyższe kwalifikacje oraz spełniać najwyższe standardy nauczania. Uważamy, że posiadanie wykształcenia wyższego przez wykładowcę jest minimum minimorum wymagań dla prowadzenia nauczania - szkolenia. Jest to też zgodne z wymaganiami, które obowiązują nauczycieli zawodu. Uważamy, że zwolnienie z posiadania wykształcenia pedagogicznego jest już dużym odstępstwem jednakże przy szkoleniu zawodowym możliwym do pominięcia. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Odnosząc się do zmiany wymagań dla wykładowców prowadzących szkolenia lub warsztaty doskonalenia zawodowego należy zauważyć, że działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów nie podlega w tym momencie żadnej kontroli ani też nadzorowi, nie funkcjonuje rejestr ośrodków szkolenia diagnostów, w związku z tym Minister Infrastruktury nie posiada oficjalnych i rzetelnych danych dotyczących np. liczby ośrodków szkolenia diagnostów  i wykładowców prowadzących w nich zajęcia. Mając na względzie powyższe wydaje się, że zaproponowane w tym zakresie wymagania są wystarczające. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83e ust. 1 pkt 1)** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich | SIMP proponuje w tym artykule w ust. 1 pkt 1 zastąpienie słowa „posiada” słowem „dysponuje” tj.  1) dysponuje warunkami lokalowymi odpowiednimi do zakresu prowadzonych szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego, w tym salą wykładową i pomieszczeniem biurowym.  Uzasadnienie: Bardzo dużo jednostek prowadzących obecnie szkolenia w tym szkolenia na diagnostów i szkolenia okresowe dla diagnostów, nie posiada własnych lokali do ich przeprowadzania, natomiast jest ich dysponentem np. na podstawie umów najmu lub dzierżawy. Należy zaznaczyć, że obecnie swoje lokale wynajmują dla tych jednostek szkoleniowych również organy administracji samorządowej w tym szkoły i uczelnie, co stanowi dla nich dodatkowy dochód. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy przypomnieć, że zgodnie z art. 83 ust. 3 pkt 4 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań. W odniesieniu do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów również projektodawca zastosował wymóg posiadania warunków lokalowych odpowiednich do zakresu prowadzonych szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego, w tym sali wykładowej  i pomieszczenia biurowego, który będzie podlegał weryfikacji przez starostę na etapie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów.  W toku weryfikacji spełnienia przez przedsiębiorcę wymagań należy mieć na uwadze art. 336 *ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1740, z późn. zm.) zgodnie z którym posiadaczem rzeczy jest zarówno ten, kto nią faktycznie włada jak właściciel (posiadacz samoistny), jak i ten, kto nią faktycznie włada jak użytkownik, zastawnik, najemca, dzierżawca lub mający inne prawo, z którym łączy się określone władztwo nad cudzą rzeczą (posiadacz zależny). |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. a)** | Transport i Logistyka Polska | Projektowany przepis zawiera odniesienie do nieistniejących obecnie dziedzin i tytułów naukowych. Proponujemy dostosowanie tego przepisu do załącznika do obowiązującego rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 20 września 2018 r. (Dz. U. poz. 1818), pt. „Klasyfikacja dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych” i użycie w projektowanym przepisie dziedzin i dyscyplin np. z lp. 2 pkt 6 - inżynieria lądowa i transport oraz lp. 2 pkt 8 - inżynieria mechaniczna. Odwołania do tych dziedzin i dyscyplin zawarte są w projektowanym art. 83h ust. 4 pkt 1 i 2 uprd. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Dostosowanie przepisu do *rozporządzenia Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego z dnia 20 września 2018 r. w sprawie dziedzin nauki i dyscyplin naukowych oraz dyscyplin artystycznych* (Dz. U. poz. 1818) sprawi, że osoby, które spełniają pozostałe wymagania, a zdobyły wykształcenie przed 2018 r. nie będą mogły ubiegać się o zatrudnienie jako wykładowca w ośrodku szkolenia diagnostów. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. b)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | „motoryzacja” sformułowanie nieostre i zbyt pojemne, aby mogło stanowić kryterium zatrudnienia; OSSWK zwraca uwagę, że np. wulkanizator ma także do czynienia z „motoryzacją” | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zwrócić uwagę, że wykładowca prowadzący szkolenia lub warsztaty doskonalenia zawodowego powinien spełniać łącznie wymagania określone w projektowanym art. 83e ust. 1 pkt 3. Oprócz udokumentowanej co najmniej 5-letniej praktyki zawodowej w dziedzinie związanej z motoryzacją, wykładowca powinien posiadać dokumenty potwierdzające uprawnienia diagnosty albo wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych mechanika lub transport. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c)** | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego  i Spedycji | Artykuł 83e ust. 1 pkt 3 lit. c wprowadza obowiązek uczestnictwa każdego diagnosty w dwudniowym seminarium prowadzonym przez Dyrektorów ITS lub TDT. Z uzasadnienia wynika, że w kraju pracuje ok. 10 tys. diagnostów, więc w tej sytuacji dziwi nas zapis ust. 2, gdzie zobowiązuje się Dyrektorów ITS i TDT do organizowania takich seminariów co najmniej 2 razy w roku, czyli Ministerstwo Infrastruktury zgadza się na organizowanie takich seminariów dla 2.500 diagnostów na raz albo z góry zakłada, że należy ustawowo utrudnić obecnym diagnostom pozostanie w tym zawodzie.  W związku z tym uważamy, że w ust. 2 ustawowa częstotliwość organizacji tych seminariów powinna być raczej raz w tygodniu a nie 2 razy w roku!  Ponadto, zwracamy uwagę, że przepisy w zakresie odbywania seminariów zapewniające monopol szkoleniowy dla ITS i TDT, zapewniają im ok. 2,5 mln przychodu co 2 lata oraz przekształcają te instytucje w instytucje szkoleniowe, ponieważ, aby przeszkolić co 2 lata 10 tys. diagnostów, praktycznie w każdy dzień roboczy muszą w tych obydwu instytucjach być szkolne po 40 osób. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy podkreślić, że art. 83e ust. 1 wymienia warunki jakie powinien spełnić przedsiębiorca, aby prowadzić działalność regulowaną w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów.  Stosownie do pkt 3 lit. c jednym z nich jest zapewnienie prowadzenia szkoleń dla warsztatów doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających udokumentowane uczestnictwo co 2 lata w seminariach przeprowadzanych przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Seminaria będą przeprowadzane nie rzadziej niż raz na pół roku. W związku z powyższym, wspomniane seminaria nie dotyczą diagnostów. |
| Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz | Projekt w naszej oceny jest sprzeczny z zasadą spójności i transparentności procesu stanowienia prawa, jak również z powszechnie stosowaną praktyką legislacyjną. Uważamy, że celowe jest, aby w proponowanych postanowieniach ustawy nie przywoływano nazwy własnej Kierownika jednego z instytutów badawczych, tj.: Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego.  Dla zachowania zasady przejrzystości i równego traktowania wszystkich podmiotów obrotu prawnego (w tej samej lub zbliżonej dziedzinie) oraz adekwatnej implementacji wymagania art. 13 pkt 2 *dyrektywy 2014/45/EU* w tekście ustawy należy przywołać wyłącznie właściwy organ władzy publicznej, Instytut badawczy z definicji nie jest taki organem.  Należy nadmienić, że Rządowe Centrum Legislacji w załączniku do raportu z konsultacji publicznych do *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (numer w wykazie UC65) pozytywnie rozpatrzyło naszą opinię przytoczoną na stronie 177 i 178 (patrz: https://legislacja.gov.pl/docs//2/12290511/12382597  /dokument333206.pdf).  Aktualny projekt zmiany ustawy (z pewnymi korektami słownymi), mimo pozytywnej oceny RCL nadal definiuje w projekcie umocowanie prawne Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego.  Należy zaznaczyć, że Minister właściwy ds. transportu na przestrzeni wielu lat wielokrotnie definiował podmioty realizujące zadania ustawowe na poziomie aktu wykonawczego. Przykład takiego rozwiązania polegającego na bezimiennym przywołaniu podmiotu odpowiedzialnego możemy odczytać w art. 80bh ust. 3 i 5 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 poz. 110). Bazując na art. 80bh ustawy – stosownym rozporządzeniem Ministra jako „podmiot odpowiedzialny” wyznaczono Instytut Transportu Samochodowego.  Dlatego zasadne jest, aby także w tej w kwestii, przede wszystkim z prawnego punktu widzenia, ilekroć mowa jest w projekcie zmiany ustawy o Dyrektorze Instytutu Transportu Samochodowego zamiennie przytoczyć sformułowanie „Dyrektor podmiotu odpowiedzialnego” lub inne sformułowanie ekwiwalentne. Takie rozwiązanie nie ma negatywnego wpływu na oczekiwany skutek prawny projektu ustawy, gdyż stosowny zapis precyzujący Dyrektora podmiotu odpowiedzialnego i inne niezbędne uszczegółowienia mogą być wskazane w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 84b ust. 1 opiniowanego projektu zmiany ustawy.  Niektóre państwa członkowskie Unii Europejskiej w ramach implementacji dyrektywy 2014/45/UE wskazują w swych krajowych regulacjach prawnych wyłącznie właściwy organ, jakim jest władza homologacyjna. Władza homologacyjna może powierzyć realizację niektórych zadań np. związanych z egzaminowaniem diagnostów, innym jednostkom uznanym przez ten organ, pozostając w tych działaniach organizatorem i organem odpowiedzialnym. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy wyjaśnić, że rozpatrzenie uwag przedstawionych w załączniku do raportu z konsultacji publicznych do *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC65) dokonało Ministerstwo Infrastruktury. Ponadto, wniesiona przez Przemysłowy Instytut Motoryzacji uwaga została rozpatrzona „**Uwaga nieaktualna.** Zadania w zakresie egzaminowania diagnostów zostaną przekazane Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego”.  Artykuł 80bh *ustawy z dnia 20 czerwca  1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* dotyczy prowadzenia elektronicznego katalogu marek i typów pojazdów homologowanych oraz dopuszczonych do ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i dlatego ustawodawca zdecydował w rozporządzeniu o określeniu podmiotu odpowiedzialnego za prowadzenie katalogu, natomiast powierzenie zadania jakim jest prowadzenie seminariów i kwestia wystawienia zaświadczenia jest materią ustawową, dlatego również w projekcie ustawy powinien zostać określony organ odpowiedzialny za ich wykonanie. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c oraz ust. 2-6)** | Grzegorz Krzemieniecki | Wnoszę o odstąpienie w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w art. 83e w ust. 1 pkt 3 lit. c i ust. 2 do 6. Wskazuje się w projekcie ustawy na obowiązkowe uczestnictwo w seminariach, ich czasie i opłatach, gdy nie ma jakichkolwiek potwierdzeń wskazujących, ze negatywny wpływ na jakość badań technicznych ma dotychczasowa forma prowadzonych szkoleń. Marginalizowanie działalności wiodących ośrodków szkolących diagnostów oraz kandydatów na diagnostów mija się z oczekiwanym celem, dlatego uważam, że gwarantem właściwej edukacji rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu nie są proponowane obszary seminariów. Raczej zapewnią one stałe przychody i egzystencję instytucjom nadzorowanym przez projektodawcę. Ponadto narażają na wydatki ponoszone przez osoby wymienione w tych przepisach i będą miały wpływ na wysokość opłat za szkolenia, o których mowa w art. 83d. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy podkreślić, że seminaria są organizowane dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów.  Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że „zapewnią one stałe przychody i egzystencję instytucją nadzorowanym przez projektodawcę”, ponieważ będzie to przychód w niewielkiej wysokości. W przypadku gdy 80 wykładowców zgłosi udział w seminariach (po 40 wykładowców u Dyrektora TDT i Dyrektora ITS), wówczas roczny dochód wyniesie po 10 000 zł. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie | SITK RP wnosi o odstąpienie w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w art. 83e w ust. 1 pkt 3 lit. c i ust. 2 do 6. Wskazuje się w projekcie ustawy na obowiązkowe uczestnictwo w seminariach, ich czasie i opłatach, gdy nie ma jakichkolwiek potwierdzeń wskazujących, ze negatywny wpływ na jakość badań technicznych ma dotychczasowa forma prowadzonych szkoleń. SITK RP w Krośnie od wielu lat prowadzi zarówno szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz organizuje seminaria szkoleniowe, w których uczestniczą uprawnienia diagności samochodowi, właściciele stacji kontroli pojazdów oraz urzędnicy sprawujący nadzór nad SKP. Wysokie frekwencje i pełne sale szkoleniowe utwierdzają nas w przekonaniu, iż spora liczba osób dąży do ciągłego podnoszenia kwalifikacji zawodowych, więc SITK RP uważa, że gwarantem właściwej edukacji rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu nie są proponowane obszary seminariów. Raczej zapewniają one stałe przychody i egzystencję instytucjom nadzorowanym przez projektodawcę. Ponadto narażają na wydatki ponoszone przez osoby wymienione w tych przepisach i będą miały wpływ na wysokość opłat za szkolenia, o których mowa w art. 83d. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy podkreślić, że seminaria są organizowane dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów.  Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że „zapewnią one stałe przychody i egzystencję instytucją nadzorowanym przez projektodawcę”, ponieważ będzie to przychód w niewielkiej wysokości. W przypadku gdy 80 wykładowców zgłosi udział w seminariach (po 40 wykładowców u Dyrektora TDT i Dyrektora ITS), wówczas roczny dochód wyniesie po 10 000 zł. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | SITK RP wnosi o odstąpienie w całości z wprowadzenia dyspozycji prawnych określonych w art. 83e w ust. 1 pkt 3 lit. c i ust. 2 do 6. Wskazuje się w projekcie ustawy na obowiązkowe uczestnictwo w seminariach, ich czasie i opłatach, gdy nie ma jakichkolwiek potwierdzeń wskazujących, ze negatywny wpływ na jakość badań technicznych ma dotychczasowa forma prowadzonych szkoleń. SITK RP od wielu lat prowadzi zarówno szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz organizuje seminaria szkoleniowe, w których uczestniczą uprawnienia diagności samochodowi, właściciele stacji kontroli pojazdów oraz urzędnicy sprawujący nadzór nad SKP. Wysokie frekwencje i pełne sale szkoleniowe utwierdzają nas w przekonaniu, iż spora liczba osób dąży do ciągłego podnoszenia kwalifikacji zawodowych, więc SITK RP uważa, że gwarantem właściwej edukacji rozumienia i stosowania przepisów prawnych w życiu nie są proponowane obszary seminariów. Raczej zapewniają one stałe przychody i egzystencję instytucjom nadzorowanym przez projektodawcę. Ponadto narażają na wydatki ponoszone przez osoby wymienione w tych przepisach i będą miały wpływ na wysokość opłat za szkolenia, o których mowa w art. 83d. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy podkreślić, że seminaria są organizowane dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów.  Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że „zapewnią one stałe przychody i egzystencję instytucją nadzorowanym przez projektodawcę”, ponieważ będzie to przychód w niewielkiej wysokości. W przypadku gdy 80 wykładowców zgłosi udział w seminariach (po 40 wykładowców u Dyrektora TDT i Dyrektora ITS), wówczas roczny dochód wyniesie po 10 000 zł. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83e ust. 2)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | W art. 1 pkt 13 OSDS proponuje:  *Art. 83e 2. Seminaria, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza nie rzadziej niż raz na pół roku w danym roku kalendarzowym i obejmują one przepisy dotyczące badań technicznych.*  **Uzasadnienie:**  Uważamy, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest wystarczającym organem do prowadzenia seminariów oraz będzie jedynym i właściwym organem odpowiedzialnym za jakość przygotowania wykładowców podobnie jak odpowiada za jakość egzaminu na diagnostę samochodowego oraz zapewni wysokie standardy tych seminariów. Nie widzimy potrzeby wprowadzania Instytutu Transportu Samochodowego do tej roli. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z nową koncepcją systemu badań technicznych seminaria dla wykładowców będzie mógł przeprowadzać Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Obie ww. jednostki zapewnią właściwy poziom przeprowadzanych seminariów. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83e ust. 4-6)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | **W art. 1 pkt 13 OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 83e ust. 4-6:**  *Art. 83e 4. Opłata za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, przeprowadzanych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego – stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i jest wnoszona na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego.*  *5. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 250 zł.*  *6. Uczestnictwo w seminariach jest potwierdzane zaświadczeniem wydawanym przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.*  **Uzasadnienie:**  Zmiana powyższych zapisów jest konsekwencją wskazania jednego podmiotu odpowiedzialnego za kształcenie kadr dla ośrodków szkolenia diagnostów. Jest to Transportowy Dozór Techniczny. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z nową koncepcją systemu badań technicznych seminaria dla wykładowców będzie mógł przeprowadzać Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Obie ww. jednostki zapewnią właściwy poziom przeprowadzanych seminariów. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83f)** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 83f założono, że wpis do rejestru działalności regulowanej w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów, powinien być dokonany w każdym powiecie, gdzie taka działalność będzie wykonywana. Takie rozwiązanie trzeba uznać za archaiczne ze względu na specyfikę rynku szkoleń, w którym normą są szkolenia wyjazdowe lub zdalne. Trzeba mieć również na względzie sytuację związaną z pandemią koronawirusa, która powoduje wprowadzanie zakazów i ograniczeń uniemożliwiających prowadzenie szkoleń stacjonarnych na obszarze całej Polski lub w wybranych powiatach. PISKP uważa, że podmiot prowadzący ośrodek szkolenia diagnostów powinien podlegać wpisowi do rejestru działalności regulowanej właściwym jedynie ze względu na siedzibę.  W art. 83f należy dodatkowo zawrzeć normę, zgodnie z którą:  „W przypadku prowadzenia warsztatów doskonalenia zawodowego, ośrodek szkolenia diagnostów może je prowadzić pod adresem innym niż określony we wpisie do rejestru ewidencji przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia”.  Nie ulega wątpliwości, że prowadząc szkolenie poza siedzibą, ośrodek szkolenia mógłby zapewnić odpowiednią salę szkoleniową lub miejsce w okręgowej stacji kontroli pojazdów, np. na podstawie incydentalnej umowy najmu. Za potrzebą takiego uregulowania przemawia także fakt, że nie w każdym powiecie znajdują się ośrodki szkolenia diagnostów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Mając na względzie, że to starosta będzie sprawował nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów, zasadne jest wprowadzenie analogicznych zasad dotyczących wpisu do rejestru działalności regulowanej tak jak w przypadku przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. |
| Dekra Polska | Biorąc pod uwagę aktualne możliwości techniczne  i specyfikę działalności szkoleniowej DEKRA uważa, że wpis do rejestru ewidencji przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia powinien odbywać się w powiecie właściwym ze względu na siedzibę przedsiębiorcy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W celu uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia diagnostów, przedsiębiorca podaje m.in. siedzibę i adres wykonywania działalności. Takie rozwiązanie ma związek z nadzorem oraz przeprowadzaniem czynności kontrolnych w ramach nadzoru. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83f ust. 5  i 6)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | **OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 83f ust. 5-6:**  *5. Rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego*  *6. W przypadku gdy przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą, o której mowa w ust. 1, w jednostkach organizacyjnych położonych na obszarze różnych powiatów, jest on obowiązany*  *a) zawiadomić właściwego starostę oraz starostę na którego terenie będzie prowadzić szkolenie o terminach przeprowadzanych szkoleń*  *b) przedstawić zaświadczenie potwierdzające wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki*  *c) złożyć oświadczenie, że posiada możliwości lokalowe*  **Uzasadnienie:**  Powinien być prowadzony jeden rejestr ogólnopolski. Umożliwi to kontrolę przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia. Umożliwi to także organom wydającym świadectwa kompetencji diagnosty kontrolę istnienia ośrodka szkolącego. Pozostawienie przepisów w dotychczasowej formie może doprowadzić do sytuacji gdy jeden przedsiębiorca dokona wpisu w kilku powiatach (kilku rejestrach), a w jednym z nich zostanie stwierdzone nierzetelne prowadzenie szkolenia. Taki przedsiębiorca będzie mógł prowadzić szkolenia w innych powiatach, w których posiada wpis do rejestru. taka sytuacja jest niedopuszczalna, żeby nierzetelny przedsiębiorca mógł prowadzić ośrodek szkolenia diagnostów samochodowych. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Nie jest możliwe powierzenie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów, ponieważ Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego powierzono nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Mając na względzie, że prowadzenie ośrodków szkolenia diagnostów będzie działalnością regulowaną, nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów powierzono staroście tak jak nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Jest to możliwe do przeprowadzenia w zakresie kompetencji starostwa i jednocześnie pozwoli wykorzystać dotychczasowe doświadczenie zdobyte przez Starostwa.  Odnosząc się do propozycji prowadzenia jednego rejestru ogólnopolskiego proponuje się, aby rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów był częścią centralnej ewidencji pojazdów. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83f ust. 6)** | Prezydent Miasta Krakowa | **Propozycja zmiany**  Art. 83f ust. 6  W przypadku gdy przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą, o której mowa w ust. 1, w jednostkach organizacyjnych położonych na obszarze rożnych powiatów, jest on obowiązany **w każdym z nich uzyskać wpis do rejestru** w odrębnych właściwych rejestrach na każdą z tych jednostek.  **Uzasadnienie zmiany:**  Doprecyzowanie zapisu. Pojęcie jednostki organizacyjnej występuje w art. 83f ust. 2 i określa podmiot niebędący przedsiębiorcą, który może prowadzić działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów. Powtórzenie zatem tego określenia może doprowadzić do błędnej interpretacji przepisu. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projektowany art. 83f ust. 6 jest powtórzeniem obecnie obowiązującego art. 83a ust. 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* w zakresie wpisów do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Przepis ten nie wzbudza wątpliwości. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83f ust. 7)** | Prezydent Miasta Krakowa | **Propozycja zmiany**  Zmiana/skreślenie treści:  Art. 83f ust. 7  Wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów jest dokonywany na wniosek przedsiębiorcy zawierający następujące dane:  1) firmę przedsiębiorcy albo nazwę jednostki;  2) siedzibę i adres wykonywania działalności;  3) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym - o ile przedsiębiorca numer taki posiada, oraz numer identyfikacyjny REGON - o ile wnioskodawca numer taki posiada;  4) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – jeżeli wnioskodawca jest obowiązany posługiwać się tym numerem na podstawie przepisów o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników;  5) adresy należących do ośrodka szkolenia diagnostów, pomieszczeń biurowych, sal wykładowych wraz z określeniem tytułów prawnych oraz okresów, na jakie wnioskodawca posiada tytuł prawny;  6) adres stacji kontroli pojazdów wraz z określeniem tytułu prawnego oraz okresu, na jaki wnioskodawca posiada tytuł prawny do dysponowania stacją kontroli pojazdów  **Uzasadnienie zmiany:**  Ułatwienie sprawowania nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów. Właściwym byłoby, aby w przepisach wykonawczych wskazano, że miejscem prowadzenia działalności jest biuro ośrodka. Takie uszczegółowienie rozwiałoby wątpliwości co do właściwości organu dokonującego wpisu. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów. W akcie wykonawczym zostaną określone wymagania jakie powinien spełnić ośrodek szkolenia diagnostów: posiadanie pomieszczeń biurowych i sal wykładowych oraz dysponowanie stacją kontroli pojazdów. Podanie przez przedsiębiorcę adresu ośrodka szkolenia diagnostów jako jednej z danych w celu uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów jest wystarczające tak jak podanie adresu stacji kontroli pojazdów przez przedsiębiorcę w celu uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83g ust. 3)** | Transportowy Dozór Techniczny | W art. 83g TDT proponuje następujące brzmienie nowoprojektowanego ust. 3:  *„3. Czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy starostwa, którzy spełniają wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c”.*  Proponowane brzmienie ww. przepisu będzie kompatybilne z częścią nadzoru wykonywanego przez TDT, gdzie czynności nadzorcze w ramach kontroli mogą wykonywać pracownicy TDT (vide projektowany art. 83j ust. 2 projektu ustawy). Wskazanie w przypadku starostw, że czynności kontrolne mogą przeprowadzać pracownicy a nie osoby (z którymi współpraca może zostać nawiązana w każdej dowolnej formie a odpowiedzialność może być ograniczona/ wyłączona) zagwarantuje wykonywanie czynności w sposób rzetelny i wiarygodny wraz z poniesieniem ewentualnej odpowiedzialności wynikającej ze stosunku pracy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Nie jest możliwe wpisanie wprost do przepisu, że czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy starostwa, ponieważ organem nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów jest starosta. |
| Prezydent Miasta Krakowa | **Propozycja zmiany:**  Zmiana/skreślenie art. 83g ust. 3  **Uzasadnienie zmiany:**  Brak uzasadnienia dla wymogu posiadania przez kontrolujących ośrodek szkolenia diagnostów co najmniej 5-letniej praktyki w branży motoryzacyjnej albo uprawnienia diagnosty. Nadzór sprawowany przez starostę ogranicza się wyłącznie do formalnej kontroli dokumentów oraz wymagań ustawowych. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W projektowanym art. 83b ust. 2c „5 –letnią praktykę w branży motoryzacyjnej” zastąpiono „3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów”. Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z dyrektywą 2014/45 w celu zapewnienia wysokiego standardu kontroli, państwa członkowskie są uprawnione do określenia wymagań dla personelu zatrudnionego przez organ nadzoru w zakresie posiadanych kompetencji technicznych. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83g ust. 5-8 i art. 83j ust. 15)** | Transport i Logistyka Polska | Projektowany art. 83g ust. 6-8 i art. 83j ust. 15 uprdwprowadza rygor natychmiastowej wykonalności decyzji administracyjnych wydawanych w pierwszej instancji odpowiednio: w przypadku zakazu wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów oraz w przypadku zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty.  W ocenie TLP takie rozwiązanie pozbawia zarówno przedsiębiorcę, jak i diagnostę, konstytucyjnego prawa do obrony na każdym stadium postępowania i rozpatrzenia sprawy do czasu wydania ostatecznej decyzji lub prawomocnego wyroku sądowego. Pragniemy zaznaczyć, że ww. rygor jest stosowany wyjątkowo, przy niektórych karach administracyjnych, bowiem jego zastosowanie w trybie natychmiastowym pozbawia albo możliwości prowadzenia działalności gospodarczej albo wykonywania zawodu. Wobec powyższego, proponujemy wykreślenie ww. projektowanych przepisów uprd.  Na marginesie tej uwagi do przedmiotowego przepisu należy wskazać, że szczególnie w przypadku tak dotkliwych sankcji, jak zakaz wykonywania działalności gospodarczej oraz zawieszanie lub cofanie uprawnień zawodowych, należałoby ograniczyć możliwość prowadzenia postępowania administracyjnego w tych sprawach, a wszczęte postępowania umarzać, jeżeli od dnia naruszenia minął okres czasu dłuższy niż dwa lata. W przypadku prowadzenia postępowań wobec naruszeń, od których upłynął dłuższy okres czasu od wskazanego w naszej propozycji, osoba lub podmiot wobec którego takie postępowanie jest prowadzone może mieć utrudnioną możliwość obrony przed stawianymi zarzutami. Takie ograniczenie - analogicznie do instytucji przedawnienia w prawie karnym - jest powszechnym środkiem stosowanym chociażby w sprawach podatkowych. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy wskazać na art. 21 *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*, który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83g ust. 6)** | Prezydent Miasta Krakowa | **Propozycja zmiany:**  Dodanie treści  Art. 83 g ust. 6  Właściwy starosta wydaje decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, jeżeli przedsiębiorca:  1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 83f ust. 8, niezgodne ze stanem faktycznym;  2) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów;  3) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów w wyznaczonym terminie.  4) **zaprzestał spełniania warunków, o których mowa w art. 83 e ust 1 pkt 5 lub 6.**  **Uzasadnienie zmiany:**  Starosta powinien mieć możliwość podjęcia decyzji o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, jeżeli stwierdzi zaprzestanie przez przedsiębiorcę spełniania warunków, o których mowa w art. 83 e ust 1  pkt 5 lub 6. Podjęta w tym zakresie decyzja wydana byłaby z rygorem natychmiastowej wykonalności (art. 83 g ust. 8).  Zaproponowana w projekcie forma wykreślenia przedsiębiorcy jako czynność administracyjna nie mogłaby mieć sankcji wykonawczej. Byłaby tylko informacją o wykreśleniu. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83g ust. 12)** | Prezydent Miasta Krakowa | **Propozycja zmiany:**  Wykreślenie treści:  Art. 83 g ust. 12  Właściwy starosta wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów na jego wniosek, a także po uzyskaniu informacji:  1) o zgonie przedsiębiorcy;  2) z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub Krajowego Rejestru Sądowego o wykreśleniu przedsiębiorcy;  ~~3) o zaprzestaniu spełniania warunków, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 5 lub 6.~~ | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83h ust. 1)** | Dekra Polska | Uprawnienia diagnosty  Art. 83h wskazuje, ze badania może wykonywać diagnosta zatrudniony na SKP – natomiast art. 81c ust. 7 mówi, że zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym (w przypadku ponownego badania technicznego) wydaje pracownik Transportowego Dozoru Technicznego. Zgodnie z art. 82 ust. 2 pkt 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zaświadczenie może wydawać uprawniony diagnosta w związku z powyższym konieczne jest ujednolicenie zapisów. | **Uwaga jest bezprzedmiotowa.**  Z art. 81c ust. 7 zostało wykreślone uprawnienie pracownika Transportowego Dozoru Technicznego do wydawania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu w przypadku ponownego badania technicznego. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83h ust. 1  i 2)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | **OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 83h ust. 1 i 2:**  *Art. 83h. 1. Badania techniczne pojazdów przeprowadza diagnosta zatrudniony na umowę o pracę w stacji kontroli pojazdów.*  *2 Diagnosta przeprowadza badanie techniczne zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem jego przeprowadzenia oraz przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.*  **Uzasadnienie:**  OSDS uważa, że należy dookreślić formę zatrudnienia diagnosty samochodowego i nie pozostawiać przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów możliwości wyboru formy zatrudnienia. Wykluczy to też możliwości ukrycia składników płacy, a tym samym systemu motywacyjnego za wykonanie pozytywnych wyników badań technicznych.  Nie wiemy dlaczego ustawodawca zmienia numerację już istniejących artykułów co może prowadzić w przyszłości do problemów. OSDS uważa, że obowiązujący art. 84 powinien być zastępowany równoważnymi zapisami, a nie zmieniającymi całkowicie treści tego artykułu. OSDS uważa, że zapisy od artykułu 83h powinny być zmodyfikowane w numeracji i zmieniać art. 84 istniejący w ustawie Prawo o ruchu drogowym. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z art. 83 ust. 3 pkt 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który zatrudnia uprawnionych diagnostów. Skoro w art. 83 ust. 3 pkt 6 ww. ustawy pojęcie „zatrudnienie” pojawia się bez określeń precyzujących jego formę lub podstawę, należy je rozumieć szeroko, jako każdą formę zatrudnienia – zarówno zatrudnienie pracownicze jak i niepracownicze.  W związku z tym, forma zatrudnienia diagnosty zależy od przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów.  Odnosząc się do numeracji zastosowanej w projekcie ustawy należy podkreślić, że projekt został przygotowany zgodnie z *rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”* (Dz. U. z 2016 r. poz. 283). |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83h ust. 3 pkt 3 i 4)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | **OSDS proponuje w art. 83h w ust. 3 zmianę brzmienia pkt 3 i 4:**  *3) wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz posiadanie dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika w zawodzie technik pojazdów samochodowych albo dyplom zawodowy w zawodzie technik pojazdów samochodowych i udokumentowany łącznie rok praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, albo*  *4) wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz posiadanie dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplomu technika albo tytułu zawodowego technika w zawodach związanych z motoryzacją albo dyplom zawodowy w zawodzie technik związanych z motoryzacją i udokumentowane łącznie 3 lata praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów.*  **Uzasadnienie:**  Należy zastanowić się nad zapisami w ustępie art. 83h ust. 4 pkt 3 oraz pkt 4 w związku z reformą szkolnictwa. Kształcenie w zawodzie technik pojazdów samochodowych prowadzone jest od 1 września 2007 r.  Osoby, które rozpoczęły kształcenie przed dniem 1 września 2019 r otrzymują: **dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe w zawodzie technik pojazdów samochodowych.**  Osoby, które rozpoczęły kształcenie po dniu 1 września 2019 r otrzymają dyplom zawodowy w zawodzie technik pojazdów samochodowych dlatego proponujemy rozszerzenie zapisów o zawód w którym już kształcą się uczniowie. | **Uwaga została uwzględniona.**  Artykuł 83h ust. 3 i 4 uwzględnia dyplom zawodowy w zawodzie technik pojazdów samochodowych. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83h ust. 4)** | Związek Rzemiosła Polskiego | W uzasadnieniu do przedmiotowego projektu wskazuje się na konieczność przebudowy systemu badań technicznych w Polsce, poprzez wprowadzenie rozwiązań niezbędnych z uwagi na potrzebę podniesienia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i doprowadzenia do prawidłowego wdrożenia przepisów dyrektywy 2014/45/UE. Projekt obejmuje między innymi wprowadzenie zmian w zakresie egzaminowania i nadawania uprawnień diagnostom, jednak nie uwzględnia ważnych i funkcjonujących w systemie prawa dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe jakimi są dyplomy mistrzowskie. W ten sposób projekt w obecnym kształcie eliminuje pracowników zatrudnionych w zakładach motoryzacyjnych posiadających dyplomy mistrzowskie z możliwości uzyskania uprawnień diagnosty pomimo, że posiadają wystarczający staż pracy oraz średnie wykształcenie. Żaden przepis projektu ustawy nie wskazuje tytułu mistrza w zawodach z branży motoryzacyjnej, jako wystarczającej podstawy do ubiegania się o uzyskanie stanowiska diagnosty, zatrudnionego w stacji kontroli pojazdów. W zakładach świadczących usługi motoryzacyjne zatrudnionych pracuje wiele osób posiadających dyplomy mistrzowskie w zawodach odpowiadających tej branży, jest więc uzasadnioną potrzebą stworzenie dla tych fachowców możliwości rozwijania umiejętności i zdobywania nowych kompetencji w charakterze diagnostów. Wobec powyższego proponuje się uzupełnienie art. 83 h. ust.4 projektowanej ustawy o dodatkowy podpunkt 5, w brzmieniu jak następuje.  „5) wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz posiadanie dyplomu mistrzowskiego w zawodzie mechanik pojazdów samochodowych, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 22 marca 1989 r. o rzemiośle łącznie z udokumentowanym okresem co najmniej 3 lat praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie naprawy pojazdów.” | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  W projektowanym art. 83h ust. 4 pkt 4, który dotyczy poziomu wykształcenia oraz wymiaru praktyki w zależności od posiadanego dokumentu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe, zostały dodane dyplomy mistrzowskie. Artykuł 83h ust. 4 pkt 4 otrzymał następujące brzmienie: „*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 albo dyplom mistrzowski w zawodzie związanym z motoryzacją*”. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83h ust. 4 pkt 2)** | Jacek Stefański | Pragnę zwrócić uwagę Pana Ministra jedynie na jeden zapis, który być może jest jedynie błędem technicznym powstałym przy redagowaniu tekstu niniejszego projektu.  **Cyt:  "Art. 83h.**  4. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 3 pkt 1, rozumie się:  1) wyższe wykształcenie **w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych**uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym **do dyscyplin naukowych** **inżynieria mechaniczna** lub inżynieria lądowa i transport  **i udokumentowane łącznie 6 miesięcy praktyki**w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów albo  2) wyższe wykształcenie **w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych** uzyskane na kierunku studiów przyporządkowanym **do dyscyplin naukowych:** automatyka, elektronika i elektrotechnika lub***inżynieria mechaniczna*** 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 cytowanych zapisach występuje sprzeczność, gdyż w punkcie 1 w przypadku dyscypliny naukowej inżynieria mechaniczna ustawodawca wymaga udokumentowania 6 miesięcznej praktyki, zaś w punkcie drugim mowa o udokumentowaniu łącznie roku praktyki dla tej samej dyscypliny naukowej jaką jest inżynieria mechaniczna. Pozostawienie zapisów w kształcie proponowanym w projekcie powodować będzie trudności natury interpretacyjnej i konieczność wprowadzenia nowelizacji ustawy.  W mojej ocenie w punkcie drugim zapisy dotyczące wymogu rocznej praktyki dotyczą ***inżynierii materiałowej***, zaś zapis winien brzmieć następująco:  **Art. 83h.**  4. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 3 pkt 1, rozumie się:  1) wyższe wykształcenie **w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych**uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym **do dyscyplin naukowych** **inżynieria mechaniczna** lub inżynieria lądowa i transport  **i udokumentowane łącznie 6 miesięcy praktyki**w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów albo  2) wyższe wykształcenie **w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych** uzyskane na kierunku studiów przyporządkowanym **do dyscyplin naukowych:** automatyka, elektronika i elektrotechnika lub***inżynieria materiałowa*** 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,**"** | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83h ust. 5)** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 83h ust. 5 PISKP proponuje skreślenie tego zapisu w całości, ponieważ praca na SKP gwarantuje najbardziej skuteczną wiedzę dotyczącą sprawdzania stanu technicznego pojazdów. Z naszej wiedzy i doświadczenia wynika, że praktyka na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, wcale nie daje gwarancji lepszego przygotowania kandydata na diagnostę niż praktyka na stacji kontroli pojazdów. Stacja obsługi pojazdów to może być np.: myjnia, serwis wymiany oleju, serwis lakierniczy, studio detailingu itp. Również czynności wykonywane przez osoby zatrudnione w stacjach obsługi pojazdów mogą mieć niewiele wspólnego z diagnozowaniem usterek pojazdu i jego naprawą np. doradca klienta w serwisie lub pracownik recepcji. Natomiast praktyka na stacji kontroli pojazdów pod okiem doświadczonego diagnosty, może rzetelnie przygotować kandydata do przyszłego samodzielnego wykonywania zawodu. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Intencją projektodawcy było, aby do doświadczenia kandydat na diagnostę mógł wliczyć tylko okres 3-miesięcznej praktyki na stacji kontroli pojazdów, ponieważ praktykant na stacji kontroli pojazdów jest jedynie obserwatorem. Praktykant nie może obsługiwać urządzeń kontrolno-pomiarowych w stacjach kontroli pojazdów. |
| Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | **OSDS proponuje w art. 83h zmianę brzmienia ust. 5:**  *5. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 4, wymagany jest minimalny okres 3 miesięcznej praktyki odbytej na stacji kontroli pojazdów.*  **Uzasadnienie:**  Praktyka odbyta na Stacji Kontroli Pojazdów przez kandydata na diagnostę samochodowego jest w naszej opinii najważniejsza i powinien być określony minimalny wymagany czas tej praktyki. OSDS nie rozumie zapisu, który wprowadza ustawodawca  i ma nadzieję, że intencją było wprowadzenie zapisu w zaproponowanej formie. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Intencją projektodawcy było, aby do doświadczenia kandydat na diagnostę mógł wliczyć maksymalny okres 3-miesięcznej praktyki na stacji kontroli pojazdów, ponieważ praktykant na stacji kontroli pojazdów jest jedynie obserwatorem. Praktykant nie może obsługiwać urządzeń kontrolno-pomiarowych w stacjach kontroli pojazdów. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83h ust. 7)** | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego  i Spedycji | Wprowadzenie w ust. 7 ustawowego uznawania, że każdy policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej i funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej oraz inspektor Inspekcji Transportu Drogowego, który miał z zakresie obowiązków wykonywanie zadań drogowej kontroli technicznej, odbył praktykę uprawniająca go do bycia diagnostą jest – naszym zdaniem - kpiną z bezpieczeństwa ruchu drogowego!  Czy każdy policjant czy inspektor transportu drogowego, który wykonuje „drogową kontrolę techniczną” polegającą najczęściej na sprawdzeniu czy świecą się światła, ale codziennie na drodze widać w ruchu pojazdy, wskazujące, że policjanci jednak nie wiedzą jak powinny się świecić, którzy po ruszeniu kołem kierownicy stwierdzają luzy w układzie kierowniczym, a tym bardziej strażnicy graniczni czy służby celno-skarbowe, które zamiast sprawdzać swój zakres obowiązków zajmują się wyjmowaniem np. tarczek tachografów i na oko je oceniają, mają zostać także diagnostami?  Uważamy, że każdy kierowca zawodowy, po 20 latach kierowania ciężarówką czy autobusem nabywa większą praktykę niż większość policjantów czy inspektorów transportu drogowego i jeżeli już robić jakieś wyjątki, to dla takich kierowców zawodowych, którzy będą chcieli, np. z przyczyn zdrowotnych zmienić zawód.  Oczywiście inspektorzy transportu drogowego, ale wyłącznie ci, którzy faktycznie obsługują ruchome stacje diagnostyczne lub policjanci zatrudnieni w policyjnych laboratoriach czy warsztatach zajmujących się oceną techniczną pojazdów, i pracują na tych stanowiskach, przez co najmniej 3 lata, czyli przez okres identyczny jak np. dla mechanika samochodowego opisanego w ust. 4 pkt 4, mogliby być uznani, że odbyli praktykę uprawniająca do bycia diagnostą. Natomiast pozostali funkcjonariusze służb kontrolnych powinni korzystać, jak wszyscy obywatele tego kraju, wyłącznie z możliwości opisanych w ust. 4 w punktach 1 do 4. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z art. 129 ust. 2 pkt 4 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* Policjant jest uprawniony do sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów, masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze.  Należy również wskazać, że pojazd wytypowany przez kontrolującego do sprawdzenia stanu technicznego w ramach kontroli ruchu drogowego podlega wstępnej drogowej kontroli technicznej, która jest przeprowadzana zgodnie z przepisami *rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego* (Dz. U. 2141, z późn. zm.).  Podkreślenia wymaga, że zgodnie z art. 129 ust. 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* Główny Inspektor Transportu Drogowego w porozumieniu z Komendantem Głównym Policji planują i organizują wstępne drogowe kontrole techniczne pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 i przyczep kategorii O3 i O4 w taki sposób, aby łączna liczba tych kontroli obejmowała w każdym roku kalendarzowym co najmniej 5% łącznej liczby takich pojazdów zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Stosownie do art. 132 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy Policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, zagraża porządkowi ruchu, narusza wymagania ochrony środowiska.  Mając na względzie wyżej wymienione wykonywane zadania i doświadczenie uzyskane w tym obszarze, zasadne jest wliczenie okresu służby policjanta, funkcjonariusza Straży Granicznej  i funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej oraz okresu zatrudnienia na stanowisku inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli do wykonywania zadań należała drogowa kontrola techniczna do okresu praktyki, o którym mowa w projektowanym art. 83h ust. 4, wynoszącego od 6 miesięcy do 3 lat. |
| Transportowy Dozór Techniczny | W projektowanym art. 83h ust. 7 proponuje się wskazać, ze do okresu praktyki (…) wlicza się okres służby jedynie inspektora Inspekcji Transportu Drogowego (ITD.). W tym miejscu należy zauważyć, ze jedynie pracownicy ITD. w ramach swoich obowiązków wykonują niektóre czynności z zakresu badania technicznego pojazdów.  W związku z powyższym, TDT proponuje następujące brzmienie nowoprojektowanego ust. 7 art. 83h:  *„7. Do okresu praktyki, o której mowa w ust. 4, wlicza się okres zatrudnienia na stanowisku inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli do wykonywania zadań należała drogowa kontrola techniczna.”* | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z art. 129 ust. 2 pkt 4 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* Policjant jest uprawniony do sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów, masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze.  Należy również wskazać, że pojazd wytypowany przez kontrolującego do sprawdzenia stanu technicznego w ramach kontroli ruchu drogowego podlega wstępnej drogowej kontroli technicznej, która jest przeprowadzana zgodnie z przepisami *rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego* (Dz. U. 2141, z późn. zm.).  Podkreślenia wymaga, że zgodnie z art. 129 ust. 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* Główny Inspektor Transportu Drogowego w porozumieniu z Komendantem Głównym Policji planują i organizują wstępne drogowe kontrole techniczne pojazdów kategorii M2, M3, N2 i N3 i przyczep kategorii O3 i O4 w taki sposób, aby łączna liczba tych kontroli obejmowała w każdym roku kalendarzowym co najmniej 5% łącznej liczby takich pojazdów zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Stosownie do art. 132 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy Policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej zatrzyma dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe) w razie stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu w szczególności po wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, zagraża porządkowi ruchu, narusza wymagania ochrony środowiska.  Mając na względzie wyżej wymienione wykonywane zadania i doświadczenie uzyskane w tym obszarze, zasadne jest wliczenie okresu służby policjanta, funkcjonariusza Straży Granicznej  i funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej oraz okresu zatrudnienia na stanowisku inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli do wykonywania zadań należała drogowa kontrola techniczna do okresu praktyki, o którym mowa w projektowanym art. 83h ust. 4, wynoszącego od 6 miesięcy do 3 lat. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83i)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | **OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 83i:**  *Art. 83i. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty.*  *2. Starosta jest organem właściwym do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.*  *3. Starosta wydaje na wniosek zainteresowanego, po wniesieniu opłaty, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie spełnia wymagania, o których mowa w art. 83h ust. 3. Opłata stanowi przychód starostwa i jest wnoszona na rachunek Starostwa.*  *4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 100 zł.*  *5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1-3, dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3, oraz oświadczenie o braku prawomocnego skazania za przestępstwa, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.*  **Uzasadnienie:**  OSDS uważa, że należy pozostawić w gestii starosty wystawianie świadectw kompetencji diagnosty. Nie widzimy celu przekazywania tych kompetencji do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Tak samo jak OSDS nie widzi potrzeby prowadzenia (dublowania) rejestru diagnostów przez Transportowy Dozór Techniczny, skoro rejestr ma prowadzić w ramach istniejącego już systemu CEPiK Minister Cyfryzacji. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Kontrole NIK potwierdziły nieprawidłowości systemowe w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów. W związku z tym, zdecydowano o wyodrębnieniu nadzoru nad prawidłowością badań technicznych pojazdów i przekazaniu go Dyrektorowi Transportowemu Dozorowi Technicznemu. Tym samym powierzono Dyrektorowi Transportowemu Dozorowi Technicznemu wydawanie świadectwa kompetencji diagnosty.  Docelowo będzie funkcjonował CEPIK, ale pomocniczo nadal rejestr będzie prowadzonym przez podmiot zbierający dane.  Rejestr diagnostów prowadzony przez TDT umożliwi weryfikację czy diagnosta posiada świadectwo kompetencji diagnosty i jest w rejestrze diagnostów. Rejestr diagnostów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej TDT w zakresie wskazanych danych a dostęp do CEPIK jest ograniczony zarówno do określonych podmiotów jak i określonego zakresu. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83i oraz 83j ust. 1 pkt 6 i art. 83j ust. 15)** | Grzegorz Krzemieniecki | W dalszej części pkt 13 występują treści, które trudno zaakceptować. Należą do nich:  - art. 83i nawiązujący do zasad „wymiany” uprawnień diagnostom samochodowym na nowo „projektowane „świadectwo kompetencji diagnosty” wraz z ich zawieszaniem, przywracaniem i cofaniem,  - art. 83j ust. 1 pkt 6, w którym mowa jest o opłatach po wyznaczonej dacie badania technicznego,  - niezapowiadane kontrole, karanie i wydawanie decyzji administracyjnych opatrzonych rygorem natychmiastowej wykonalności w stosunku do diagnostów samochodowych. Taka metoda jest całkowicie niedopuszczalna, tym bardziej, iż w gąszczu przepisów prawnych niewłaściwą decyzję odnoszącą się do konkretnego przypadku mógłby podjąć np. pracownik TDT, pozbawiając tym samym możliwości świadczenia pracy przez diagnostę samochodowego. Mając na uwadze rozważania zawarte w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 31 sierpnia 2006 r. (I OSK 1151/05) *„Należy podkreślić, iż biorąc pod uwagę bardzo dotkliwe sankcje przewidziane przez ustawodawcę wobec diagnosty, któremu wykazane zostanie naruszenie przepisów, lub prowadzenie czynności kontrolnych z rażącym naruszeniem przyjętych zasad, konieczne staje się niezwykle wnikliwe i staranne badanie każdej tego rodzaju sprawy, zarówno przez organy administracji publicznej, jak i sąd administracyjny. Nie może być bowiem tak, iż pochopne działanie organu i subiektywna ocena urzędników zadecyduje o tym, że w gruncie rzeczy z błahych powodów pozbawiać się będzie obywatela uprawnień, które decydują nie tylko o jego statusie zawodowym, ale także o statusie materialnym jego rodziny. Taka postawa organów administracji, z jaką mamy do czynienia w niniejszej sprawie zdaje się być nie do pogodzenia z zasadą pewności obrotu prawnego, a w konsekwencji i z zasadą demokratycznego państwa prawa.*”, wprowadzenie rygoru natychmiastowej wykonalności jest rozwiązaniem godzącym w rzetelnie wykonujących swoja pracę diagnostów i właścicieli podmiotów prowadzących SKP. Obowiązująca odpowiedzialność za złe decyzje administracyjne wydawane przez urzędników nie zawiera takich restrykcji, jak zaproponowano w tym projekcie tj. bezwzględnej kary w stosunku do podmiotu prowadzącego SKP i diagnostów samochodowych. Od wielu lat różne podmioty wskazują na wydanie dyspozycji prawnych regulujących kwestię ponoszenia odpowiedzialności w sposób zróżnicowany tj. stworzenia katalogu wykroczeń i kar, a nie bezwzględnej obstrukcji nie wynikającej z dyrektywy przywołanej w projekcie. Środowisko diagnostów samochodowych i właścicieli podmiotów prowadzących SKP obawia się, iż nawet najmniejsze uchybienia w pracy diagnostów mogą zakończyć się karami finansowymi do 2 tysięcy zł, cofnięciem uprawnień lub nałożeniem kary na przedsiębiorcę w wysokości 10 tysięcy zł. Już wielokrotnie różne podmioty wskazywały stronie Rządowej, iż zasady cofania uprawnień diagnostom samochodowym określone w art. 84 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym są wyjątkowo niesprawiedliwe. Zdarzają się sytuacje, iż urzędnik rejestrujący pojazd wpisze do dowodu rejestracyjnego błędnie jedną literę w znaku VIN nie ponosząc konsekwencji, a diagnosta, który nie wykryje tego błędu na badaniu technicznym może otrzymać decyzję o cofnięciu uprawnień. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projekt ustawy wprowadza gradację kar w zależności od charakteru i wagi przewinienia.  Należy wskazać na art. 21 *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* który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie | W dalszej części pkt 13 występują treści, które trudno zaakceptować. Należą do nich:  - art. 83i nawiązujący do zasad „wymiany” uprawnień diagnostom samochodowym na nowo „projektowane „świadectwo kompetencji diagnosty” wraz z ich zawieszaniem, przywracaniem i cofaniem,  - art. 83j, w którym mowa jest o opłatach po wyznaczonej dacie badania technicznego, ale także niezapowiadane kontrole, karanie i wydawanie decyzji administracyjnych opatrzonych rygorem natychmiastowej wykonalności w stosunku do diagnostów samochodowych. Taka metoda jest całkowicie niedopuszczalna, tym bardziej, iż w gąszczu przepisów prawnych niewłaściwą decyzję odnoszącą się do konkretnego przypadku mógłby podjąć np. pracownik TDT, pozbawiając tym samym możliwości świadczenia pracy przez diagnostę samochodowego. Mając na uwadze rozważania zawarte w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 31 sierpnia 2006 r. (I OSK 1151/05) *„Należy podkreślić, iż biorąc pod uwagę bardzo dotkliwe sankcje przewidziane przez ustawodawcę wobec diagnosty, któremu wykazane zostanie naruszenie przepisów, lub prowadzenie czynności kontrolnych z rażącym naruszeniem przyjętych zasad, konieczne staje się niezwykle wnikliwe i staranne badanie każdej tego rodzaju sprawy, zarówno przez organy administracji publicznej, jak i sąd administracyjny. Nie może być bowiem tak, iż pochopne działanie organu i subiektywna ocena urzędników zadecyduje o tym, że w gruncie rzeczy z błahych powodów pozbawiać się będzie obywatela uprawnień, które decydują nie tylko o jego statusie zawodowym, ale także o statusie materialnym jego rodziny. Taka postawa organów administracji, z jaką mamy do czynienia w niniejszej sprawie zdaje się być nie do pogodzenia z zasadą pewności obrotu prawnego, a w konsekwencji i z zasadą demokratycznego państwa prawa.*”, wprowadzenie rygoru natychmiastowej wykonalności jest rozwiązaniem godzącym w rzetelnie wykonujących swoja pracę diagnostów i właścicieli podmiotów prowadzących SKP. Obowiązująca odpowiedzialność za złe decyzje administracyjne wydawane przez urzędników nie zawiera takich restrykcji, jak zaproponowano w tym projekcie tj. bezwzględnej kary w stosunku do podmiotu prowadzącego SKP i diagnostów samochodowych. Od wielu lat wskazujemy na wydanie dyspozycji prawnych regulujących kwestię ponoszenia odpowiedzialności w sposób zróżnicowany tj. stworzenia katalogu wykroczeń i kar, a nie bezwzględnej obstrukcji nie wynikającej z dyrektywy przywołanej w projekcie. Środowisko diagnostów samochodowych i właścicieli podmiotów prowadzących SKP obawia się, iż nawet najmniejsze uchybienia w pracy diagnostów mogą zakończyć się karami finansowymi do 2 tysięcy zł, cofnięciem uprawnień lub nałożeniem kary na przedsiębiorcę w wysokości 10 tysięcy zł. Już wielokrotnie różne podmioty wskazywały stronie Rządowej, iż zasady cofania uprawnień diagnostom samochodowym określone w art. 84 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym są wyjątkowo niesprawiedliwe. Zdarzają się sytuacje, iż urzędnik rejestrujący pojazd wpisze do dowodu rejestracyjnego błędnie jedną literę w znaku VIN nie ponosząc konsekwencji, a diagnosta, który nie wykryje tego błędu na badaniu technicznym może otrzymać decyzję o cofnięciu uprawnień. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projekt ustawy wprowadza gradację kar w zależności od charakteru i wagi przewinienia.  Należy wskazać na art. 21 *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* który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | W dalszej części pkt 13 występują treści, które trudno zaakceptować. Należą do nich:  - art. 83i nawiązujący do zasad „wymiany” uprawnień diagnostom samochodowym na nowo „projektowane „świadectwo kompetencji diagnosty” wraz z ich zawieszaniem, przywracaniem i cofaniem,  - art. 83j, w którym mowa jest o opłatach po wyznaczonej dacie badania technicznego, ale także niezapowiadane kontrole, karanie i wydawanie decyzji administracyjnych opatrzonych rygorem natychmiastowej wykonalności w stosunku do diagnostów samochodowych. Taka metoda jest całkowicie niedopuszczalna, tym bardziej, iż w gąszczu przepisów prawnych niewłaściwą decyzję odnoszącą się do konkretnego przypadku mógłby podjąć np. pracownik TDT, pozbawiając tym samym możliwości świadczenia pracy przez diagnostę samochodowego. Mając na uwadze rozważania zawarte w wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 31 sierpnia 2006 r. (I OSK 1151/05) *„Należy podkreślić, iż biorąc pod uwagę bardzo dotkliwe sankcje przewidziane przez ustawodawcę wobec diagnosty, któremu wykazane zostanie naruszenie przepisów, lub prowadzenie czynności kontrolnych z rażącym naruszeniem przyjętych zasad, konieczne staje się niezwykle wnikliwe i staranne badanie każdej tego rodzaju sprawy, zarówno przez organy administracji publicznej, jak i sąd administracyjny. Nie może być bowiem tak, iż pochopne działanie organu i subiektywna ocena urzędników zadecyduje o tym, że w gruncie rzeczy z błahych powodów pozbawiać się będzie obywatela uprawnień, które decydują nie tylko o jego statusie zawodowym, ale także o statusie materialnym jego rodziny. Taka postawa organów administracji, z jaką mamy do czynienia w niniejszej sprawie zdaje się być nie do pogodzenia z zasadą pewności obrotu prawnego, a w konsekwencji i z zasadą demokratycznego państwa prawa.*”, wprowadzenie rygoru natychmiastowej wykonalności jest rozwiązaniem godzącym w rzetelnie wykonujących swoja pracę diagnostów i właścicieli podmiotów prowadzących SKP. Obowiązująca odpowiedzialność za złe decyzje administracyjne wydawane przez urzędników nie zawiera takich restrykcji, jak zaproponowano w tym projekcie tj. bezwzględnej kary w stosunku do podmiotu prowadzącego SKP i diagnostów samochodowych. Od wielu lat wskazujemy na wydanie dyspozycji prawnych regulujących kwestię ponoszenia odpowiedzialności w sposób zróżnicowany tj. stworzenia katalogu wykroczeń i kar, a nie bezwzględnej obstrukcji nie wynikającej z dyrektywy przywołanej w projekcie. Środowisko diagnostów samochodowych i właścicieli podmiotów prowadzących SKP obawia się, iż nawet najmniejsze uchybienia w pracy diagnostów mogą zakończyć się karami finansowymi do 2 tysięcy zł, cofnięciem uprawnień lub nałożeniem kary na przedsiębiorcę w wysokości 10 tysięcy zł. Już wielokrotnie SITK RP wskazywało stronie Rządowej, iż zasady cofania uprawnień diagnostom samochodowym określone w art. 84 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym są wyjątkowo niesprawiedliwe. Zdarzają się sytuacje, iż urzędnik rejestrujący pojazd wpisze do dowodu rejestracyjnego błędnie jedną literę w znaku VIN nie ponosząc konsekwencji, a diagnosta, który nie wykryje tego błędu na badaniu technicznym może otrzymać decyzję o cofnięciu uprawnień. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projekt ustawy wprowadza gradację kar w zależności od charakteru i wagi przewinienia.  Należy wskazać na art. 21 *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* który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83j)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | **OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 83j:**  *Art. 83j. 1. W ramach wykonywanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, Starosta przeprowadza:*  *1) kontrole doraźne na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, pod nadzorem pracownika Starostwa wykonuje czynności odpowiadające zakresowi przeprowadzonego badania technicznego, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, który został poddany badaniu technicznemu na tej stacji;*  *2) kontrolę i weryfikację wyników wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych w stacji kontroli pojazdów przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę;*  *3) analizę wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek;*  *4) analizę dokumentacji fotograficznej;*  *5) czynności kontrolne w zakresie prawidłowości umieszczenia cechy identyfikacyjnej;*  *6) kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzanie badania technicznego po wyznaczonej dacie.*  *2. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać pracownicy Starostwa spełniający wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c.*  *3. Pracownicy, o których mowa w ust. 2, nie mogą:*  *1) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnością i niezależnością wykonywanych czynności kontrolnych;*  *2) pozostawać w takim stosunku z diagnostą, że może to wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych.*  *4. Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy Starostwa podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym.*  *5. W ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy Starostwa mają prawo:*  *1) żądania od przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;*  *2) wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są przeprowadzane badania techniczne w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów;*  *3) uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych.*  *6. Po przeprowadzeniu kontroli pracownik Starostwa sporządza pisemny protokół z dokonanych czynności i stwierdzonego stanu faktycznego. Protokół podpisuje kontrolowany diagnosta, który może wnieść do protokołu zastrzeżenia lub odmówić jego podpisania. W przypadku odmowy podpisania protokołu sporządza się stosowną adnotację w protokole.*  *7. Starosta 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 Starostwa w roku poprzedzającym.*  *8. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu przeprowadzenia przez diagnostę badania technicznego Starosta może wydać postanowienie o obowiązku:*  *1) usunięcia przez diagnostę w wyznaczonym terminie stwierdzonych nieprawidłowości lub*  *2) ukończenia przez diagnostę w terminie 3 miesięcy od dnia wydania postanowienia warsztatów doskonalenia zawodowego.*  *9. Starosta zawiesza, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku:*  *1) naruszenia przez diagnostę obowiązków, o których mowa w art. 83l ust. 1 pkt 3;*  *2) bezskutecznego upływu terminów, o których mowa w ust. 8.*  *10. Starosta przywraca diagnoście, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku usunięcia naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia świadectwa.*  *11. Starosta cofa świadectwo kompetencji diagnosty, w drodze decyzji, w przypadku:*  *1) zaprzestania spełniania przez diagnostę wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4;*  *2) umieszczenia cechy identyfikacyjnej niezgodnie z decyzją, o której mowa w art. 66a ust. 2;*  *3) rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych.*  *12. 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.*  *13. W przypadku cofnięcia świadectwa kompetencji diagnosty kolejne świadectwo kompetencji diagnosty może zostać wydane diagnoście:*  *1) nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym Starosta cofnął świadectwo kompetencji diagnosty, oraz*  *2) po odbyciu szkolenia, o którym mowa w art. 83h ust. 3 pkt 2 lit. a, oraz złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego.*  *14. Starosta informuje przedsiębiorcę i inny podmiot prowadzących stacje kontroli pojazdów, w których diagnosta przeprowadza badania techniczne, o zawieszeniu, przywróceniu oraz cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty.*  *15. Decyzjom, o których mowa w ust. 9-11, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.*  **Uzasadnienie:**  To starosta powinien mieć uprawnienia do przeprowadzenia kontroli doraźnych zwłaszcza posiadając kadrę, która będzie musiała spełnić wysokie standardy. W ramach swych obowiązków będzie mógł podjąć współpracę z innymi instytucjami, które działają  w obszarze Kontroli Ruchu Drogowego celem pozyskania informacji o okolicznościach, że badanie techniczne mogło być wykonane niezgodnie z zakresem badania technicznego. To starosta może skierować na badanie techniczne pojazd, w którym stwierdzono poważne usterki w krótkim okresie po badaniu technicznym. To starosta otrzymuje informacje o zatrzymanych dowodach rejestracyjnych i może przeprowadzić analizę zatrzymanych dowodów rejestracyjnych z powodu kontroli stanu technicznego z krótkim okresem po wykonaniu badania technicznego z wynikiem pozytywnym. Uważamy, że starosta po pozyskaniu informacji o nieprawidłowościach powinien mieć obowiązek i możliwość przeprowadzenia kontroli zarówno przedsiębiorcy jak i diagnostów zatrudnionych w stacji kontroli pojazdów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Z kontroli przeprowadzonych przez Najwyższą Izbę Kontroli w 2009 i 2017 roku, a także tej z 2020 r. Informacja o wynikach kontroli „*Eliminowanie z ruchu drogowego pojazdów nadmiernie emitujących substancje szkodliwe*” wynika, że starostowie nie wywiązywali się z obowiązku sprawdzenia w każdej nadzorowanej stacji prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych pojazdów, określonego art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*. Nie podejmowano dodatkowych  działań w celu realizacji tego obowiązku  w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów,  w których w czasie kompleksowych, a także sprawdzających kontroli, nie zweryfikowano  prawidłowości wykonywania przez diagnostów badań technicznych. Tym samym poza kontrolnym działaniem organów nadzoru znajdowały się zasadnicze zagadnienia związane z działalnością stacji kontroli pojazdów.  Mając na względzie powyższe, zdecydowano powierzyć Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83j ust. 1 pkt 1)** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 83j ust. 1 pkt 1 PISKP uważa, że pracownik TDT kontrolujący prawidłowość przeprowadzania badań technicznych przez diagnostę, powinien posiadać co najmniej równoważne uprawnienia jak osoba kontrolowana. Dlatego też PISKP postuluje, aby w tym punkcie pracownik TDT dokonujący kontroli miał także pełne uprawnienia diagnosty. Wobec powyższego pkt 1 w art. 83j ust. 1 powinien otrzymać następujące brzmienie:  „1) kontrole doraźne na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, pod nadzorem pracownika Transportowego Dozoru Technicznego posiadającego pełne uprawnienia diagnosty, wykonuje czynności odpowiadające zakresowi przeprowadzonego badania technicznego, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzonego badania technicznego pojazdu, który został poddany badaniu technicznemu na tej stacji”. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Kwestia posiadania przez pracownika Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzającego czynności kontrolne w ramach nadzoru, w tym kontroli doraźnych, pełnego uprawnienia diagnosty została wpisana do uzasadnienia. |
| Przemysłowy Instytut Motoryzacji – Sieć Łukasiewicz | Brak doprecyzowania, czy doraźne czynności kontrolne są w trybie wcześniejszego powiadomienia, czy nie. Interpretacje tego zapisu mogą być różne i powodować być może nieuzasadnione rozważania. Proponujemy tą kontrolę uszczegółowić w rozporządzeniu. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Ze względu, że są to kontrole przeprowadzane na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, pod nadzorem pracownika Transportowego Dozoru Technicznego wykonuje czynności odpowiadające zakresowi przeprowadzonego badania technicznego, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, który został poddany badaniu technicznemu na tej stacji, taka kontrola nie wymaga wcześniejszego powiadomienia. Kontrola doraźna sprawdzi poprawność postępowania diagnosty.  Zdecydowano, że jedynie przed przystąpieniem do czynności kontrolnych w ramach nadzoru pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego znajdujący się na terenie stacji kontroli pojazdów informują bezpośrednio przedsiębiorcę albo kierownika podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów  o rozpoczęciu czynności kontrolnych, w przypadku ich obecności. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83j ust. 1 pkt 2)** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 83j ust. 1 pkt 2 założono, że pracownik TDT będzie weryfikował wyniki badań w zakresie użycia wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę. W ocenie PISKP wymagane jest doprecyzowanie z jakich urządzeń wyniki będą mogły być kontrolowane za ostatnie 3 miesiące. W chwili obecnej stacje kontroli pojazdów nie archiwizują wyników badań i działanie takie wymagałyby zmian w rozporządzeniach wykonawczych. Należy także wskazać, że znakomita większość urządzeń na SKP nie pozwala na archiwizowanie wyników badań. Nie jest możliwe także założenie, że przedsiębiorcy od razu po wejściu w życie ustawy zakupią takie urządzenia, które będą pozwalały na przechowywanie wyników badań. W tym zakresie ze względu na doniosłe skutki finansowe należy przewidzieć odpowiednio długi okres przejściowy (10 lat), zaczynając od takiego rozwiązania, że nowo otwierane stacje kontroli pojazdów powinny spełniać nowe wymagania w zakresie archiwizacji lub gdy następuje wymiana urządzenia na nowe. Ponadto należy wyraźnie określić, już w ustawie, w stosunku do których urządzeń taki obowiązek będzie narzucony. W takiej sytuacji przedsiębiorcy nie będą zaskoczeni treścią rozporządzeń wykonawczych, albowiem ich treść będzie ograniczona normami ustawy | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy przypomnieć, że podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów prowadzi rejestr badań technicznych pojazdów, w którym zamieszczane są dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Ponadto, Transportowy Dozór Techniczny będzie miał dostęp do Centralnej Ewidencji Pojazdów.  Określenie katalogu urządzeń z których wyniki pomiarów podlegałyby archiwizacji nie jest materią ustawową. |
| Polski Związek Motorowy | Nie jest jasne w oparciu o jakie dowody Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza kontrole wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych w okresie 3 miesięcy przed kontrolą, bowiem ustawodawca przewidział jedynie archiwizowanie zdjęć pojazdów i stanu drogomierza. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Dokumentacja fotograficzna całej bryły pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu oraz wskazanie drogomierza w dniu przeprowadzenia badania technicznego jest nowym rozwiązaniem zaproponowanym w niniejszym projekcie ustawy, które ma potwierdzić obecność pojazdu na badaniach technicznych. Należy przypomnieć, że podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów prowadzi rejestr badań technicznych pojazdów, w którym zamieszczane są dane i informacje o wykonanych badaniach technicznych pojazdów i innych czynnościach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Ponadto, Transportowy Dozór Techniczny będzie miał dostęp do Centralnej Ewidencji Pojazdów. |
| Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej | W art. 83j ust. 1 pkt 2 dotyczącym kontroli i weryfikacji (przez TDT) wybranych losowo wyników badań należy doprecyzować zapisy. W OSR wspomina się o potwierdzeniu wykonania i ewidencjonowaniu badań, ale bez szczegółów. Jeśli będzie to weryfikacja na podstawie zarchiwizowanych wyników pomiarów, to w OSR nie ujęto wydatków podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów (głównie sektor mikro, małych i średnich przedsiębiorstw) na podłączenia informatyczne wybranych urządzeń do nośników danych.  STM postuluje wprowadzenie archiwizacji wyników pomiarów z wybranych urządzeń kluczowych z punktu widzenia BRD oraz ochrony środowiska:  1. na istniejących komputerach obsługujących np. linie diagnostyczne  lub  2. w istniejącym oprogramowaniu do obsługi SKP,  lub  3. włączenie relatywnie niewielkiej paczki danych z wynikami pomiarów do systemu CEPiK wraz z podpięciem ich do rekordu badania danego pojazdu.  Umożliwi to automatyczną weryfikację wszystkich uzyskanych wyników przez specjalistyczne oprogramowanie, do którego miałyby dostęp jednostki nadzoru (Starostwa, TDT, ITD, Policja, Prokuratura itp.). Nasza propozycja oznacza objęcie nieuciążliwym nadzorem prewencyjnym, w zakresie ograniczonym do najważniejszych mierzalnych parametrów diagnostycznych, wszystkich badanych pojazdów. Rozwiązania działające w podobnej logice funkcjonują już w Polsce – np. JPK, a w zakresie nadzoru nad SKP – np. we Włoszech, Francji, Serbii i wielu innych państwach. Wprowadzenie tej propozycji miałoby wpływ na pobudzenie sektora MSP zajmującego się naprawami pojazdów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projekt ustawy nie zakłada wprowadzenia archiwizacji wyników pomiarów z wybranych urządzeń. Określenie katalogu urządzeń z których wyniki pomiarów podlegałyby archiwizacji nie jest materią ustawową. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83j ust. 1 pkt 3 i 4)** | Prezydent Miasta Krakowa | Zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 1 lit. b to starosta, który wpisał do rejestru stację kontroli pojazdów – kontroluje „prawidłowość prowadzenia wymaganej dokumentacji” związanej z wykonywaniem badań technicznych. Dokumentacja ta jest prowadzona w informatycznym rejestrze badań technicznych zawierającym wymagane przepisami informacje, w tym m.in.: wyniki badań, wykryte usterki oraz dokumentacja fotograficzna. Kontrola starosty byłaby w tym zakresie dublowana przez pracowników Transportowego Dozoru Technicznego. Zaznaczamy, że za dokumentację z badań technicznych odpowiada przed starostą przedsiębiorca, a pracownicy TDT kontrolują diagnostę. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Starosta może sprawdzić, czy jest prowadzona dokumentacja, ale nie będzie jej analizował. Pod pojęciem prawidłowości prowadzenia dokumentacji wymaga się sprawdzenia, czy taka dokumentacja jest prowadzona. Starostwa będzie przeprowadzał tą kontrolę pod kątem proceduralnym. Nie ma możliwości dublowania się kompetencji organów jakimi są Dyrektor Transportowy Dozór Techniczny i Starosta. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83j ust. 2)** | Jarosław Włodarczyk | Z uwagi, iż zgodnie z art. 83l ust. 1 pkt 2 diagnosta ma uczestniczyć co 2 lata w dwudniowych warsztatach doskonalenia zawodowego, taki sam obowiązek winno się wprowadzić także dla osób kontrolujących diagnostów. One także winne się doskonalić. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Z uwagi, że czynności kontrolne w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu zostaną powierzone pracownikom Transportowego Dozoru Technicznego, to kwestia ewentualnych szkoleń nie wymaga uregulowania w przedmiotowym projekcie ustawy. Będzie to kwestia ewentualnych wewnętrznych szkoleń organizowanych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83j ust. 3)** | Prezydent Miasta Krakowa | **Proponowana zmiana**  Dodanie treści:  Pracownicy, o których mowa w ust. 2, nie mogą:  1) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnością i niezależnością wykonywanych czynności kontrolnych;  2) pozostawać w takim stosunku z diagnostą **oraz przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów**, że może to wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych;  **3) być zatrudnione w stacji kontroli pojazdów i ośrodku szkolenia diagnostów;**  **4) prowadzić działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów i ośrodka szkolenia diagnostów;**  Nie wprowadzenie tego uzupełnienia wskazywałoby na nierówne traktowanie pracowników starostw nadzorujących SKP w stosunku do pracowników TDT nadzorujących diagnostów. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Uwaga w zakresie pkt 2 została uwzględniona.  W ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów czynności kontrolne mogą przeprowadzać nie tylko pracownicy starostw, dlatego niezbędne było wprowadzenie szerszego katalogu wyłączeń niż w przypadku pracowników Transportowego Dozoru Technicznego. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83j ust. 4)** | Prezydent Miasta Krakowa | Od 1999 r. pracownicy starosty nie posiadali i nie posiadają uprawnień do ochrony przysługującej funkcjonariuszom publicznym. W okresie sprawowanego nadzoru przez pracowników starosty, w tym oceny prawidłowości wykonywania badania technicznego przez diagnostów pracujących na stacji nigdy nie doszło do sytuacji wymagającej interwencji służb mundurowych. Ochrona przysługująca funkcjonariuszom publicznym wykonywania badania powinna obejmować również pracowników starosty. W innym przypadku widoczne jest nierówne traktowanie pracowników samorządowych,  w stosunku do pracowników TDT, którym zapewnia się specjalną ochronę. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Odnosząc się do stwierdzenia, że pracownicy starosty nie posiadali i nie posiadają uprawnień do ochrony przysługującej funkcjonariuszom publicznym należy zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 115 § 13 pkt 4 *ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1444) funkcjonariuszem publicznym jest osoba będąca pracownikiem administracji rządowej, innego organu państwowego lub samorządu terytorialnego, chyba że pełni wyłącznie czynności usługowe, a także inna osoba w zakresie, w którym uprawniona jest do wydawania decyzji administracyjnych.  W związku z tym, że pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego nie mieszczą się w definicji legalnej funkcjonariusza publicznego, konieczne było wprowadzenie przepisu, który przyznawałby pracownikom Transportowego Dozoru Technicznego ochronę przysługującą funkcjonariuszom publicznym. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83j ust. 5 pkt 1)** | Prezydent Miasta Krakowa | **Proponowana zmiana**  Usunięcie treści:  art. 83 j ust. 5  W ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego mają prawo:  ~~1) żądania od przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;~~  2) wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są przeprowadzane badania techniczne w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana działalność gospodarcza w  zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów;  3) uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych.  **Uzasadnienie zmiany**  Brak kompetencji ustawowych.  Kolizja czynności przeprowadzanych podczas kontroli pomiędzy pracownikami starosty a TDT. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Pozostawienie takiego prawa jest uzasadnione praktycznym podejściem kontroli. Taka kontrola byłaby również mniej skuteczna. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83j ust. 5 pkt 2)** | Polska Izba Stacji  Kontroli Pojazdów | W art. 83j ust. 5 pkt 2 zakłada się, że kontrolujący SKP pracownicy TDT mają prawo wstępu na teren stacji i do jej pomieszczeń, gdzie są prowadzone badania techniczne nie tylko w dniach i godzinach, w których wykonywane są badania lub także w czasie gdy powinna być wykonywana taka działalność. Zgodnie z art. 51 ust. 1 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców, kontrolę przeprowadza się w godzinach pracy lub w czasie faktycznego wykonywania działalności gospodarczej. W związku z tym, PISKP postuluje, aby sformułowanie: „lub powinna być wykonywana działalność gospodarcza” zastąpić frazą: „lub w czasie faktycznego wykonywania działalności gospodarczej”. Przepisy dotyczące działalności regulowanej w zakresie stacji kontroli pojazdów nie narzucają podmiotom prowadzącym SKP żadnych obowiązków w zakresie godzin lub dni otwarcia stacji. To pracodawca decyduje, kiedy są wykonywane badania techniczne. Zatem nie do określenia jest kiedy hipotetycznie takie badania powinny być wykonywane. Nie ulega także wątpliwości, że przeprowadzanie kontroli nie będzie możliwe w czasie gdy budynek SKP będzie zamknięty lub nie będą znajdować się w nim diagności. Dodatkowo PISKP pragnie zauważyć, że diagnosta najczęściej jest zatrudniony w stacji kontroli pojazdów nie będąc jej właścicielem. PISKP uważa, że pracodawca lub jego przedstawiciel powinien być powiadomiony o kontroli jego pracownika, czyli diagnosty. W szczególności jest to zasadne mając na uwadze projektowane zapisy w art. 83j ust. 5 pkt 1, z których wynika, że w ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego mają prawo żądania od przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli. Spełnienie tego obowiązku nie będzie możliwe jeśli przedsiębiorca albo jego przedstawiciel nie będzie wiedział o kontroli. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Określenie w czasie faktycznego wykonywania działalności gospodarczej w przypadku prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest określeniem nieprecyzyjnym.  Uwaga dotycząca powiadomienia przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów o kontroli jego pracownika, czyli diagnosty została uwzględniona.Zdecydowano, że przed przystąpieniem do czynności kontrolnych w ramach nadzoru pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego znajdujący się na terenie stacji kontroli pojazdów informują bezpośrednio przedsiębiorcę albo kierownika podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów o rozpoczęciu czynności kontrolnych, w przypadku ich obecności. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83j ust. 7)** | Transportowy Dozór Techniczny | Odnośnie projektowanego brzmienia art. 83j ust. 7 TDT proponuje wprowadzić stosowny przepis przejściowy wskazujący, ze obowiązek objęcia 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 obowiązywał będzie od 2022 r.  W związku z powyższym, TDT proponuje nowe brzmienie art. 15 przedmiotowego projektu:  „Art. 15. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2021 r., z wyjątkiem:  1) art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;  2) art. 1 pkt 13 w zakresie art. 83j ust. 7, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.”  W tym miejscu należy zauważyć, że dopiero po wejściu w życie przedmiotowej ustawy tj. po 1 stycznia 2021 r. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie mógł ubiegać się o dotację z budżetu państwa na finansowanie nowych zadań, o których mowa w przedmiotowej ustawie, a co za tym idzie wszelkie czynności związane z przygotowaniem jednostki do wykonywania zadań będą możliwe dopiero po otrzymaniu przedmiotowej dotacji. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”.  Kontrole prawidłowości przeprowadzania badań technicznych pojazdów powinny zostać rozpoczęte z dniem wejścia w życie ustawy. |
| Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej | Jakie są merytoryczne podstawy określenia ilości pojazdów (0,3%) podlegających weryfikacji wyników badań jako miarodajnej dla oceny prawidłowości funkcjonowania systemu? W poprzednim projekcie było to 0,5%, a w Królestwie Niderlandów, na które powołuje się Projektodawca jest to dziesięciokrotnie więcej (3%). Jeśli Projektodawca połączy archiwizację z automatyczną weryfikacją danych pomiarowych, wówczas używanie narzędzia w postaci kontroli fizycznej może być znacznie bardziej efektywne.  Posługując się analogią do JPK czy systemu nadzoru nad SKP we Włoszech, fizyczne kontrole możnaby wówczas kierować przede wszystkim do tych stacji, które wytypuje system informatycznego nadzoru. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Liczba kontroli *ad hoc* została określona  w projekcie ustawy na poziomie nie mniej niż 0,3% liczby badań technicznych wykonywanych w Polsce w ciągu roku tj. mniej niż w poprzednim projekcie, ze względu na zaangażowanie mniejszych kosztów po stronie budżetu państwa. Za taką ilością przemawia również ilość niezbędnych zespołów oraz pracowników do wykonywania zadań związanych z prowadzeniem nadzoru nad badaniami technicznymi. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83j ust. 12)** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W przypadku diagnostów, projektowane przepisy w proponowanym art. 83j ust. 12 stwierdzają, że:  „12. 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.”  Zdaniem PISKP pkt 1 można uznać za jasny i ostry co do jego interpretacji. Z kolei pkt 2 wymaga doprecyzowania. W tym przypadku kierowaliśmy się definicją usterki stwarzającej zagrożenie określonej w rozporządzeniu w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów w § 2 ust. 4 pkt 3, która jest następująca:  „3) usterki stwarzające zagrożenie - usterki stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, niezależnie od okoliczności.”  Uważamy również, że przypadkiem rażącego naruszenia powinno być wykonanie badania technicznego bez obecności pojazdu, czyli badanie wirtualne.  Mając powyższe na uwadze, art. 83j ust. 12 mógłby otrzymać następujące brzmienie:  „12. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest:  1) przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego;  2) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym, niezgodnego ze stanem faktycznym lub dokonanie wpisu w dowodzie rejestracyjnym albo pozwoleniu czasowym niezgodnego ze stanem faktycznym, o ile naruszenie przepisów przez diagnostę stanowiło bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym;  3) przeprowadzenie badania technicznego bez obecności pojazdu w stacji kontroli pojazdów.” | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Katalog rażących naruszeń przepisów badań technicznych został rozbudowany. Pierwotny pkt 2 otrzymał następujące brzmienie: „*wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, jeżeli usterka lub kilka usterek w jednej grupie stwarza bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwu ruchu drogowego w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym*”.  Została dodana również kolejna przesłanka rażącego naruszenia przepisów dotyczących badań technicznych w brzmieniu „*wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym bez przeprowadzenia badania technicznego*”. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83j ust. 12 pkt 1)** | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego  i Spedycji | Przepis „1) przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego” nie jest wystarczający, ponieważ wyposażenie może być, ale niekoniecznie zalegalizowane i niekoniecznie technicznie sprawne. Czy wtedy jest w porządku, aby stacja nadal prowadziła diagnostykę pojazdów? | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Określenie „bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego” oznacza zarówno zastosowanie wyposażenia kontrolno-pomiarowego, które nie gwarantuje wykonywania odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów, jak również posługiwanie się wyposażeniem kontrolno-pomiarowym, które nie będzie spełniało określonych wymagań. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83j ust. 15)** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 83j ust. 15 wskazano, że wszystkim decyzjom dotyczącym uprawnień diagnostom nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. O ile może być to zasadne w przypadku zawieszania i przywracania świadectwa kompetencji diagnosty, o tyle w przypadku cofania ze skutkiem 2-letnim takich uprawnień faktycznie pozbawia to prawa do obrony. Obecny system określa, że odwołanie od decyzji cofającej uprawnienia diagnosty jest przekazywane do 49-ciu działających w Polsce samorządowych kolegiów odwoławczych. Dopiero negatywna decyzja kolegium powoduje faktycznie zakaz pracy diagnosty. W proponowanym systemie odwołania od decyzji Dyrektora TDT są natychmiast wykonalne a tym samym pozbawiają prawa do pracy. Wszystkie odwołania będą trafiały do jednego organu tj. ministra właściwego do spraw transportu, który swoją decyzją po zakończeniu postępowania będzie mógł przywrócić diagnostę do pracy. PISKP obawia się, że w przypadku gdy odwołania będą trafiały do jednego organu, zamiast do 49-ciu jak ma to miejsce obecnie, system będzie niewydolny, a diagności przez wiele miesięcy będą oczekiwali na rozpatrzenie ich odwołania. Art. 108 kpa przewiduje nadawanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzjom, w sytuacji gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony, ogólnie rzecz biorąc gdy przemawiają za tym względy bezpieczeństwa. Nie każda decyzja cofająca świadectwo kompetencji diagnoście będzie wydawana w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, czy też obywateli. Organ powinien to ustalić w trakcie postępowania. Decyzje cofające świadectwo kompetencji mogą dotyczyć błędów formalnych, które bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo nie mają. Diagności nie powinni być wszyscy „wrzucani” do jednego worka, bez względu na to jakiego dopuszcza się naruszenia. Automatyczny rygor natychmiastowej wykonalności spowoduje, że diagnosta będzie mógł się od decyzji odwołać, ale z chwilą jej odebrania będzie ona od razu wykonalna. Organ może się też pomylić i wydać decyzję błędną, która zostanie uchylona. W tym czasie diagności będą faktycznie pozbawieni prawa do wykonywania zawodu i środków do utrzymywania swojej rodziny. Czy diagnoście zostaną zwrócone utracone przychody i zrekompensowane straty, które poniósł?  W związku z powyższym, PISKP proponuje , aby ust. 15 w art. 83j miał następujące brzmienie: „15. Decyzjom, o których mowa w ust. 9-10, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.” | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy wskazać na art. 21 *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*, który zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.  Projekt ustawy precyzyjnie określa przypadki, w których Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa świadectwo kompetencji diagnosty, Są to sytuacje - w rozumieniu dyrektywy „poważne nieprawidłowości”, które uniemożliwiają dalsze wykonywanie zawodu diagnosty. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83k)** | Związek Powiatów Polskich | Rejestr diagnostów  Dążenie projektodawców do wzmocnienia pozycji TDT sprawiło, że zaproponowane jest nawet dublowanie wydatków na poszczególne systemy informatyczne. Jak wynika z dodawanego art. 83k TDT będzie prowadził odrębny rejestr diagnostów, mimo że rejestr taki jest częścią systemu CEPIK. Nie widzimy zasadności takiego rozwiązania. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Docelowo będzie funkcjonowała centralna ewidencja pojazdów, ale pomocniczo nadal rejestr będzie prowadzony przez podmiot zbierający dane.  Rejestr diagnostów prowadzony przez TDT umożliwi weryfikację czy diagnosta posiada świadectwo kompetencji diagnosty i jest w rejestrze diagnostów. Rejestr diagnostów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej TDT w zakresie wskazanych danych a dostęp do centralnej ewidencji pojazdów jest ograniczony zarówno do określonych podmiotów jak i określonego zakresu. |
| Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | OSDS uważa, że cały artykuł 83k w zaproponowanym brzmieniu należy usnąć. Zgodnie z przyjętymi założeniami projektu ustawy oraz OSDS rejestr taki prowadzi minister cyfryzacji i jest opisany w art. 1 ust 5 projektu. (art. 80b ust. 1). Nie ma potrzeby dublowania rejestru, a dostępność do niego mają uprawnione podmioty. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Docelowo będzie funkcjonował CEPIK, ale pomocniczo nadal rejestr będzie prowadzonym przez podmiot zbierający dane.  Rejestr diagnostów prowadzony przez TDT umożliwi weryfikację czy diagnosta posiada świadectwo kompetencji diagnosty i jest w rejestrze diagnostów. Rejestr diagnostów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej TDT w zakresie wskazanych danych a dostęp do CEPIK jest ograniczony zarówno do określonych podmiotów jak i określonego zakresu. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83k ust. 5)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | Wydaje się zasadne udostępnienie informacji także w zakresie pkt 2 czyli danych dotyczących nazwy, adresu i kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony. | **Uwaga została uwzględniona.** |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83l)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | **OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 83l:**  Art. 83l. 1. Diagnosta jest obowiązany:  1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki;  2) uczestniczyć co 2 lata w dwudniowych warsztatach doskonalenia zawodowego;  3) przekazywać Staroście:  a) informacje o zmianie danych, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4 oraz art. 83k ust. 2 pkt 1 lit. b i d – w terminie 14 dni od wystąpienia zmiany,  b) zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego, nie później niż 14 dni po upływie dwuletniego okresu od dnia wpisu do rejestru diagnostów albo ukończenia ostatnich warsztatów doskonalenia zawodowego.  2. W przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na przeprowadzenie badania technicznego w sposób rzetelny i bezstronny, zgodnie z posiadaną przez niego wiedzą, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania technicznego i zawiadamia o zaistniałych okolicznościach Starostę.  3. Diagnosta podlega wyłączeniu od przeprowadzenia badania technicznego w przypadku gdy był świadkiem lub biegłym w postępowaniu, którego przedmiotem był badany pojazd.  **Uzasadnienie:**  **To starosta powinien być adresatem i w naszej opinii jest uprawniony i ma obowiązek wprowadzenia tych informacji do systemu informatycznego.**  Diagnosta zawiadamiając Starostę o nieprawidłowościach w Stacji Kontroli Pojazdów może spowodować dokonanie natychmiastowej kontroli (mała odległość). Może to mieć jeszcze jeden pozytywny skutek, że przedsiębiorca po uzyskaniu informacji od diagnosty o niesprawnym wyposażeniu nie zignoruje tej informacji. W obecnym stanie prawnym, gdzie właściciel SKP scedował wszelką odpowiedzialność za utrzymanie w sprawności jak i dotrzymywania terminów legalizacji niektórych urządzeń to właśnie diagnosta odpowiada za wszystko. Diagnosta ma rzetelnie wykonywać badania techniczne. Wprowadzanie warunku o pokrewieństwie, o którym diagnosta może nie posiadać informacji i nie może ich zweryfikować - jest niepotrzebne. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Zgodnie z nową koncepcją Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie organem właściwym do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty. W związku z tym, ma obowiązek wprowadzenia informacji o diagnostach do systemu teleinformatycznego.  Uwaga dotycząca warunku pokrewieństwa została uwzględniona. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83l ust. 1 pkt 2)** | Dekra Polska | Okresowe szkolenia dla diagnostów  Odnosząc się do przedstawionego projektu ustawy z zadowoleniem Dekra przyjmuje powrót do szkoleń okresowych dla diagnostów. Dzięki obowiązkowym szkoleniom podniosą oni kwalifikacje, a także uzyskają dostęp do najnowszych informacji dotyczących techniki motoryzacyjnej, metodyki wykonywania badań technicznych oraz obowiązujących wymogów prawnych.  Dekra Polska proponuje w art. 83l ust. 1 pkt 2 wykreślić słowo „dwudniowe”, a szczegółowe rozliczenie godzinowe przenieść do aktów wykonawczych. Pozwoli to na elastyczność w przypadku koniecznej modyfikacji zakresów lub długości szkolenia (zmiany w rozporządzeniu, a nie w ustawie). | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zwrócić uwagę, że prowadzenie ośrodków szkolenia diagnostów będzie nową działalnością regulowaną.  Ewaluacja efektów projektu, w tym także okresowych szkoleń dla diagnostów, ich zakresu i długości oraz zastosowanych mierników nastąpi w formie dokumentu *Ocena funkcjonowania ustawy OSR ex-post* po 5 latach. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83l ust. 1 pkt 3 lit. a)** | Prezydent Miasta Krakowa | **Proponowana zmiana**  Zmiana/dodanie treści:  Diagnosta jest obowiązany:  1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki;  2) uczestniczyć co 2 lata w dwudniowych warsztatach  doskonalenia zawodowego;  3) przekazywać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego:  a) informacje o zmianie danych, o których mowa w art.83h ust. 3 pkt 4 oraz art. 83k ust. 2 pkt 1 lit. b i d **oraz**  **pkt 2** - w terminie 14 dni od wystąpienia zmiany,  b) zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego, nie później niż 14 dni po upływie dwuletniego okresu od dnia wpisu do rejestru diagnostów albo ukończenia ostatnich warsztatów doskonalenia zawodowego.  **Uzasadnienie zmiany**  Konsekwencja zaproponowanej przez zmiany tj. usunięcia art. 83 ae.  To diagnosta a nie przedsiębiorca powinien informować nadzorujący go organ o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia w SKP. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Brzmienie art. 83ae zostało zmienione. Zgłaszanie informacji o zatrudnieniu diagnosty lub ustaniu zatrudnienia będzie odbywać się za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów. Dostęp Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do tych informacji zostanie zapewniony przez funkcjonalność centralnej ewidencji pojazdów.  Mając na względzie powyższy sposób rozpatrzenia uwagi dotyczącej art. 83ae, nie jest możliwe, aby to diagnosta przekazywał dane dotyczące nazwy, adresu i kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony. |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83l ust. 2)** | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego  i Spedycji | Naszym zdaniem w tym przepisie brakuje zapisów, co dalej z takim przypadkiem ma zrobić Dyrektor TDT, zwłaszcza, gdyby diagnosta podjął taka decyzję w trakcie prowadzonego badania technicznego jakiegoś pojazdu – co wtedy powinno się stać z takim pojazdem? Mamy nadzieję, że nie będzie musiał stać na stanowisku diagnostycznym przez tydzień i czekać na jakieś rozstrzygnięcie przez Dyrektora TDT. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Artkuł 83l ust. 2 otrzymał nowe brzmienie. W przypadku, gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta powinien odstąpić od przeprowadzenia badania technicznego  i przesłać informację o powodzie odstąpienia do centralnej ewidencji pojazdów |
| Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 83l ust. 2 PISKP proponuje zmianę projektowanego brzmienia:  „2. W przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na przeprowadzenie badania technicznego w sposób rzetelny i bezstronny, zgodnie z posiadaną przez niego wiedzą, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania technicznego.”  W dokumentacji analitycznej Centralnej Ewidencji Pojazdów dla producentów oprogramowania do rejestru badań technicznych, określono że w przypadku odstąpienia od badania, stacja kontroli pojazdów przesyła informację do CEP z jakiego powodu zostało przerwane badanie. Zatem nie ma konieczności zawiadomienia o zaistniałych okolicznościach Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, gdyż taka informacja będzie także widoczna w ewidencji dla Dyrektora TDT, gdy będzie miał on dostęp do CEP. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Artkuł 83l ust. 2 otrzymał nowe brzmienie**.** W przypadku, gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta powinien odstąpić od przeprowadzenia badania technicznego  i przesłać informację o powodzie odstąpienia do centralnej ewidencji pojazdów |
| Art. 1 pkt 13  **(art. 83l ust. 3 pkt 1)** | Stowarzyszenie Ekspertów Techniki Motoryzacyjnej i Diagnostów Samochodowych „Ruch Drogowy” | Jako uprawnieni diagności samochodowi posiadamy uprawnienia państwowe nadane w drodze decyzji, w związku z tym jesteśmy w pełni świadomi odpowiedzialności jaka na nas ciąży w przypadku przeprowadzania badań technicznych, bez znaczenia w tej sytuacji jest czy jesteśmy spokrewnieni z posiadaczem pojazdu, czy utrzymujemy z nim bliższe relacje jako osobą obcą.  Pamiętajmy o tym, że to ciężka praca diagnosty pomaga w podniesieniu technicznego bezpieczeństwa i może być jeszcze bardziej skuteczna kiedy będzie odczuwał komfort prawny jej wykonywania. | **Uwaga została uwzględniona.**  Punkt 1 został wykreślony z projektu. |
| Art. 1 pkt 13 **(art. 83m)** | Prezydent Miasta Krakowa | Sugerujemy rozważenie wskazania w przepisach minimalnego zakresu współpracy starosty i Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Jest ona niezbędna w celu prawidłowej realizacji nadzoru nad diagnostami i stacjami kontroli pojazdów. Brak wzajemnej informacji co do wydania/zawieszenia/cofnięcia uprawnienia diagnosty czy skreślenia stacji może doprowadzić do sytuacji w której:  -diagnosta, któremu zawieszono lub cofnięto uprawnienia będzie nadal figurował jako osoba uprawniona do badania pojazdów,  -starosta nie podejmie postępowania administracyjnego dot. stacji, w której zatrudniony diagnosta rażąco naruszył zakres i sposób badania,  -zaplanowano kontrolę diagnosty zatrudnionego na nie istniejącej / skreślonej stacji kontroli pojazdów.  Proponujemy doprecyzowanie zapisu poprzez  określenie co najmniej:  - rodzaju informacji przekazywanych wzajemnie przez TDT i starostę,  - organu, który powołany byłby do rozstrzygania sporów pomiędzy ww. jednostkami.  Proponujemy, aby wymiana informacji dotyczyła co najmniej:  W zakresie kompetencji Dyrektora TDT:  - wydania, zawieszenia, przywrócenia, cofnięcia świadectwa kompetencji diagnosty;  - wyników kontroli diagnosty zatrudnionego na stacji kontroli pojazdów;  - decyzji, o której mowa w art. 83 ust. 4 ustawy;  W zakresie kompetencji starosty:  -danych o prowadzących stacje kontroli pojazdów, w tym:  - adresu stacji kontroli pojazdów,  - kodu rozpoznawczego stacji,  - zakresu badań,  - imienia i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ich uprawnień,  - daty wpisania/skreślenia stacji,  Przekazywanie tych informacji powinno następować drogą elektroniczną. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Stworzenie katalogu takich okoliczności byłoby znacznie utrudnione, a katalog powinien być katalogiem zamkniętym. Proponujemy pozostawienie brzmienia art. 83m w stopniu ogólnym. |
| Art. 1 pkt 14 **(art. 84)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | W art. 84 należy zamienić wyrazy Instytut Transportu Samochodowego na Transportowy Dozór Techniczny. Uważamy, że należy pozostawić kompetencje przeprowadzania egzaminów tak doświadczonemu w tej dziedzinie organowi jakim jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. To nikt inny jak organ homologacyjny ma największą wiedzę i wiadomości na temat kierunków rozwoju motoryzacji.  OSDS proponuje, aby art. 84 otrzymał następujące brzmienie:  *„Art. 84. 1. Egzaminy kwalifikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna działająca przy Dyrektorze Transportowego Dozoru Technicznego.*  *2. Komisja egzaminacyjna składa się z osób spełniających wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 2.*  *3. Za egzamin kwalifikacyjny jest pobierana opłata.*  *4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 500 zł.*  *5. Opłata, o której mowa w ust. 3, stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.*  *6. Na egzaminie kwalifikacyjnym wykorzystuje się pytania egzaminacyjne pochodzące z katalogu pytań zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw transportu. Katalog pytań składa się co najmniej z 1000 pytań.*  *7. Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie kwalifikacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu* przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie *do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).*  *8. Egzamin kwalifikacyjny obejmuje:*  *1) część teoretyczną składającą się z:*  *a) części testowej,*  *b) zadania otwartego obejmującego wiedzę i kwalifikacje kandydata na diagnostę dotyczące w szczególności obszarów mechaniki, dynamiki, dynamiki pojazdu, silników spalinowych, technologii materiałów, elektroniki, elektryki, elektronicznych układów pojazdów, technologii pojazdu, metod badania, oceny usterek, obowiązujących wymogów prawnych w zakresie homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacji informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych oraz przeprowadzania badania technicznego;*  *2) część praktyczną polegającą na:*  *a) przeprowadzeniu badania technicznego w zakresie określonym przez komisję egzaminacyjną,*  *b) wydaniu oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu,*  *c) wypełnieniu dokumentów stosowanych w przypadku badania technicznego, o którym mowa w lit. a.*  *9. Warunkiem przystąpienia do części praktycznej egzaminu jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu.*  *10. Kandydat na diagnostę, w przypadku negatywnego wyniku części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, może zwrócić się do komisji egzaminacyjnej z wnioskiem o ponowną ocenę tej części egzaminu.*  *11. Jeżeli w wyniku ponownej oceny osoba egzaminowana uzyskała pozytywny wynik z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego może przystąpić do części praktycznej egzaminu.*  *12. W przypadku uzyskania wyniku pozytywnego z egzaminu kwalifikacyjnego Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje zaświadczenie potwierdzające zdanie egzaminu kwalifikacyjnego.”;* | **Uwaga nie została uwzględniona.**  W nowej koncepcji systemu badań technicznych pojazdów zdecydowano o powierzeniu Instytutowi Transportu Samochodowego przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych. Za pomocą takiego rozwiązania i powierzeniu nadzoru kilku podmiotom zostaną osiągnięte cele jakie zakłada dyrektywa 2014/45. |
| Art. 1 pkt 14 **(art. 84 ust. 1)** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich | Powierzenie przeprowadzenia egzaminów kwalifikacyjnych przez Instytut Transportu Samochodowego naszym zdaniem może budzić zastrzeżenie i prowadzić do tzw. konfliktu interesów finansowych dla tej jednostki.  Uzasadnienie: Instytut Transportu Samochodowego od co najmniej dwóch dekad skupia w swoich strukturach organizacyjnych pod nazwą Patronat kilkaset podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów. Przynależność do Patronatu ITS wiąże się z dokonywaniem cyklicznych znacznych opłat. Naszym zdaniem, może to rodzić ujemne skutki w prowadzeniu obiektywnej oceny wiedzy w trakcie egzaminowania kandydatów na diagnostów kierowanych dla podmiotów należących do Patronatu lub nie.  Dlatego należałoby wprowadzić do art. 84 zapis, który wykluczy możliwość prowadzenia tego rodzaju struktur organizacyjnych gromadzących podmioty prowadzące SKP w przypadku prowadzenia przez Instytut Transportu Samochodowego egzaminów kwalifikacyjnych. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Komisja egzaminacyjna będzie decydowała o wyniku egzaminu, w tym również przedstawiciele strony społecznej. Skład komisji egzaminacyjnej zostanie ustalony  w rozporządzeniu. |
| Art. 1 pkt 14 **(art. 84 ust. 2)** | Transportowy Dozór Techniczny | Wskazanym wydaje się na poziomie ustawy doprecyzować katalog osób, które będą mogły brać udział w komisji egzaminacyjnej wskazanej w projektowanym art. 84 ust. 2, a w szczególności określenie kto może być rzeczywiście przedstawicielem strony społecznej, w drodze jakiej procedury ów przedstawiciel strony społecznej będzie wyłaniany oraz czy jego udział w komisji jest płatny czy też będzie jej członkiem nie otrzymując żadnego wynagrodzenia. Pozostawienie katalogu otwartego bez konkretnych regulacji na poziomie ustawowym może prowadzić do szeregu wątpliwości interpretacyjnych jak i transparentności wykonywanych przez komisję zadań. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Skład komisji egzaminacyjnej zostanie ustalony w rozporządzeniu. |
| Art. 1 pkt 14  **(art. 84 ust. 7)** | Grzegorz Krzemieniecki | W art. 84 ust. 7 wskazuje się, że „Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie kwalifikacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695). Niestety wyroki sądowe rozgraniczają co jest lub nie jest informacją publiczną. Należy wskazać, że łączny zapis to celowy zabieg projektodawcy, aby nie udostępniać testów używanych w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego. Niestety według mojej oceny niczym nie uzasadniony.  W związku z powyższym, proponuję następujące brzmienie:  „7. Katalog pytań nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).  7a. Materiał urzędowy używany w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego stanowi informację publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).”  Opis zgłoszonej uwagi: w orzecznictwie prezentowane są następujące stanowiska:  1) w postanowieniu z dnia 21 grudnia 2010 r., sygn.. akt I OSK 1975/10 NSA podziela również pogląd, w którym trafnie odróżniono dokument urzędowy od materiału urzędowego. O ile dokument urzędowy stanowić będzie informację publiczną, o tyle materiał urzędowy z przymiotu tego korzystać nie może, bowiem brak mu cechy oficjalności (nie został przez organ użyty w jednostkowej sprawie i skierowany na zewnątrz).  2) W wyroku z dnia 26 września 2001 r., sygn.. akt IV CKN 458/00 Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że „bank pytań” testowych, stosowanych przy egzaminach na prawo jazdy stanowi materiał abstrakcyjny, z których dopiero zostaną ułożone zestawy pytań. O ile zatem można byłoby określić test używany w trakcie egzaminu jako dokument urzędowy, o tyle nie sposób tak traktować materiału testowego, z którego wyłaniane są pytania testowe mające sprawdzić stan wiedzy osób ubiegających się o stosowne pozwolenie.”  W przypadku diagnostów samochodowych utajnienie testu używanego w trakcie egzaminu jako materiału urzędowego po odbytych egzaminach jest działaniem ograniczającym uzyskanie informacji publicznej. Nadmienić należy, że jest wiele orzeczeń, które tego obszaru dotyczą. Dostępne są w bazie NSA. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zwrócić uwagę, że pomiędzy proponowanym brzmieniem ust. 7 i 7a a stanowiskiem zaprezentowanym w orzecznictwie zachodzi sprzeczność.  Składając odwołanie od wyniku egzaminu na podstawie przepisów *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.) przysługuje możliwość zapoznania się z aktami sprawy, w tym z własnym arkuszem egzaminacyjnym.  Podkreślenia wymaga, że wiedza zdobyta w trakcie szkolenia kandydatów na diagnostów oraz w trakcie okresu praktyki jest wiedzą specjalistyczną, która warunkuje odpowiedni poziom merytoryczny wykonywanych zadań, dlatego nie jest możliwe ustanowienie katalogu pytań jako informacji publicznej. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie | W art. 84 ust. 7 wskazuje się, że „Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie kwalifikacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695). Niestety wyroki sądowe rozgraniczają co jest lub nie jest informacją publiczną. Należy wskazać, że łączny zapis to celowy zabieg projektodawcy, aby nie udostępniać testów używanych w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego.  W związku z powyższym, SITK RP proponuje następujące brzmienie:  „7. Katalog pytań nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).  7a. Materiał urzędowy używany w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego stanowi informację publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).”  Opis zgłoszonej uwagi: w orzecznictwie prezentowane są następujące stanowiska:  1) w postanowieniu z dnia 21 grudnia 2010 r., sygn.. akt I OSK 1975/10 NSA podziela również pogląd, w którym trafnie odróżniono dokument urzędowy od materiału urzędowego. O ile dokument urzędowy stanowić będzie informację publiczną, o tyle materiał urzędowy z przymiotu tego korzystać nie może, bowiem brak mu cechy oficjalności (nie został przez organ użyty w jednostkowej sprawie i skierowany na zewnątrz).  2) W wyroku z dnia 26 września 2001 r., sygn.. akt IV CKN 458/00 Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że „bank pytań” testowych, stosowanych przy egzaminach na prawo jazdy stanowi materiał abstrakcyjny, z których dopiero zostaną ułożone zestawy pytań. O ile zatem można byłoby określić test używany w trakcie egzaminu jako dokument urzędowy, o tyle nie sposób tak traktować materiału testowego, z którego wyłaniane są pytania testowe mające sprawdzić stan wiedzy osób ubiegających się o stosowne pozwolenie.”  W przypadku diagnostów samochodowych utajnienie testu używanego w trakcie egzaminu jako materiału urzędowego po odbytych egzaminach jest działaniem ograniczającym uzyskanie informacji publicznej. Nadmienić należy, że jest wiele orzeczeń, które tego obszaru dotyczą. Dostępne są w bazie NSA. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zwrócić uwagę, że pomiędzy proponowanym brzmieniem ust. 7 i 7a a stanowiskiem zaprezentowanym w orzecznictwie zachodzi sprzeczność.  Składając odwołanie od wyniku egzaminu na podstawie przepisów *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.) przysługuje możliwość zapoznania się z aktami sprawy, w tym z własnym arkuszem egzaminacyjnym.  Podkreślenia wymaga, że wiedza zdobyta w trakcie szkolenia kandydatów na diagnostów oraz w trakcie okresu praktyki jest wiedzą specjalistyczną, która warunkuje odpowiedni poziom merytoryczny wykonywanych zadań, dlatego nie jest możliwe ustanowienie katalogu pytań jako informacji publicznej. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | W art. 84 ust. 7 wskazuje się, że „Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie kwalifikacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695). Niestety wyroki sądowe rozgraniczają co jest lub nie jest informacją publiczną. Należy wskazać, że łączny zapis to celowy zabieg projektodawcy, aby nie udostępniać testów używanych w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego.  W związku z powyższym, SITK RP proponuje następujące brzmienie art. 84 ust. 7:  „7. Katalog pytań nie stanowi informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).  7a. Materiał urzędowy używany w trakcie egzaminu kwalifikacyjnego stanowi informację publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).”  Opis zgłoszonej uwagi: w orzecznictwie prezentowane są następujące stanowiska:  1) w postanowieniu z dnia 21 grudnia 2010 r., sygn.. akt I OSK 1975/10, NSA podziela również pogląd, w którym trafnie odróżniono dokument urzędowy od materiału urzędowego. O ile dokument urzędowy stanowić będzie informację publiczną, o tyle materiał urzędowy z przymiotu tego korzystać nie może, bowiem brak mu cechy oficjalności (nie został przez organ użyty w jednostkowej sprawie i skierowany na zewnątrz).  2) w wyroku z dnia 26 września 2001 r., sygn.. akt IV CKN 458/00 Sąd Najwyższy wyraził pogląd, że „bank pytań” testowych, stosowanych przy egzaminach na prawo jazdy stanowi materiał abstrakcyjny, z których dopiero zostaną ułożone zestawy pytań. O ile zatem można byłoby określić test używany w trakcie egzaminu jako dokument urzędowy, o tyle nie sposób tak traktować materiału testowego, z którego wyłaniane są pytania testowe mające sprawdzić stan wiedzy osób ubiegających się o stosowne pozwolenie.”  W przypadku diagnostów samochodowych utajnienie testu używanego w trakcie egzaminu jako materiału urzędowego po odbytych egzaminach jest działaniem ograniczającym uzyskanie informacji publicznej. Nadmienić należy, że jest wiele orzeczeń, które tego obszaru dotyczą. Dostępne są w bazie NSA. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zwrócić uwagę, że pomiędzy proponowanym brzmieniem ust. 7 i 7a a stanowiskiem zaprezentowanym w orzecznictwie zachodzi sprzeczność.  Składając odwołanie od wyniku egzaminu na podstawie przepisów *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.) przysługuje możliwość zapoznania się z aktami sprawy, w tym z własnym arkuszem egzaminacyjnym.  Podkreślenia wymaga, że wiedza zdobyta w trakcie szkolenia kandydatów na diagnostów oraz w trakcie okresu praktyki jest wiedzą specjalistyczną, która warunkuje odpowiedni poziom merytoryczny wykonywanych zadań, dlatego nie jest możliwe ustanowienie katalogu pytań jako informacji publicznej. |
| Art. 1 pkt 14  **(art. 84 ust. 8 i 9)** | Instytut Transportu Samochodowego | Proponujemy zastąpić tekst dotychczasowy na poniższy:  „Egzamin kwalifikacyjny obejmuje:  1) część pisemną składającą się z:   1. części testowej, 2. zadania otwartego obejmującego wiedzę i kwalifikację kandydata na diagnostę dotyczącego w szczególności obszarów mechaniki, dynamiki, dynamiki pojazdu, silników spalinowych, technologii materiałów, elektroniki, elektryki, elektronicznych układów pojazdów, technologii pojazdu, metod badania, oceny usterek, obowiązujących wymogów prawnych w zakresie homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacji informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych oraz przeprowadzania badania technicznego;   2) część ustną składającą się z:  a) zadania polegającego na omówieniu przedmiotu, zakresu oraz sposobu przeprowadzenia badania technicznego pojazdu w zakresie określonym przez komisję egzaminacyjną,  b) wydaniu oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu,  c) wypełnienie dokumentów stosowanych w przypadku badania technicznego, o którym mowa w lit. a i b.”  Uzasadnienie:  Kandydat na diagnostę nie posiada odpowiedniej praktyki w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów ani pełnej wiedzy co do obsługi wszelkich możliwych urządzeń kontrolno-pomiarowych dopuszczonych do wykorzystania w polskich stacjach kontroli pojazdów. Program szkoleń dla kandydatów na diagnostów nie jest w stanie zapewnić nabycia takiej praktyki. Egzamin praktyczny ze względu na bezpieczeństwo kandydatów nie jest wskazany jako element sprawdzający wiedzę merytoryczną i prawną kandydatów na diagnostów, a wiedzę tę może potwierdzić egzamin ustny przeprowadzony na stanowisku kontrolnym w stacji kontroli pojazdów. Ponadto zakres egzaminu nie zawiera pełnego szkolenia BHP odnoszącego się do warunków lokalowych oraz wyposażenia w obiekcie, w którym przeprowadzane będą egzaminy. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Część praktyczna egzaminu kwalifikacyjnego została uzupełniona o zasady bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązujące na terenie stacji kontroli pojazdów.  Jednocześnie część praktyczna polegająca m.in. na przeprowadzeniu badania technicznego w zakresie określonym przez komisję, obecnie wchodząca w zakres egzaminu kwalifikacyjnego nie budzi wątpliwości i jest niezbędna do uzyskania uprawień. Wobec powyższego, nie ma podstaw do przeprowadzenia zmian w tym zakresie. |
| Art. 1 pkt 14 i 15  **(art. 84 i 84a)** | Transport i Logistyka Polska | Projektowane przepisy, także dotyczące zakresu przedmiotowego i wytycznych dla projektowanych rozporządzeń, nie określają kryteriów uznania wyniku egzaminu kwalifikacyjnego na kandydata na diagnostę za pozytywny. Proponujemy dookreślenie tych kryteriów zarówno w odniesieniu do części testowej i zadania otwartego, jak również do części praktycznej, według uznania projektodawcy, z uwzględnieniem progów egzaminacyjnych stosowanych w innych egzaminach zawodowych w branży TSL, np. na certyfikat kompetencji zawodowych, czy doradców DGSA w przewozie towarów niebezpiecznych. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Kryteria uznania wyniku egzaminu kwalifikacyjnego na kandydata na diagnostę za pozytywny byłyby niemożliwe do dookreślenia w akcie wykonawczym ze względu na zadanie otwarte w części teoretycznej i część praktyczną, Nie jest możliwe zastosowanie kryteriów. |
| Art. 1 pkt 15  **(art. 84a)** | Polski Związek Motorowy | W art. 84a proponujemy nowe brzmienie pkt 15  „15) art. 84a otrzymuje brzmienie:  *Art. 84a.1. Cena bazowa za okresowe badanie techniczne pojazdu, stanowiąca jednocześnie cenę za okresowe badanie techniczne pojazdu osobowego wynosi 100 zł plus podatek od towarów i usług według obowiązującej na podstawie odrębnych przepisów, stawki. Cena ta, corocznie jest waloryzowana średniorocznym wskaźnikiem cen towarów i usług ogłaszanym przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Przeliczoną cenę zaokrągla się do pełnych złotych, w ten sposób, że końcówki kwot wynoszące mniej niż 50 gr pomija się, a końcówki wynoszące 50 gr i więcej podwyższa się do pełnych złotych.*  *2. Minister właściwy w sprawach transportu ogłasza corocznie, do dnia 1 marca każdego roku, zwaloryzowaną cenę bazową za okresowe badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1.*  *3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:*   1. *szczegółowe wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie;* 2. *wzór wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz wzór zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do tego rejestru;* 3. *wysokość opłat za:*   *a) wydanie poświadczenia, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5,*  *b) przeprowadzenie okresowych badań technicznych innych zespołów jak osobowy, ponowne sprawdzenie mechanizmów i zespołów w pojeździe, w którym stwierdzono usterki w trakcie badań technicznych, dodatkowe badania techniczne pojazdów i inne czynności przeprowadzane w stacjach kontroli pojazdów, ustalając cenę tych badań jako iloczyn ceny bazowej, o której mowa w ust. 1 i mnożnika ustalonego dla danego typu badania lub czynności.*  *4. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów, oraz koszty wykonywania badań technicznych*.”;  Propozycja ma na celu rozwiązanie problemu waloryzacji opłat za czynności stacji kontroli pojazdów, który pozostaje nie rozwiązany od wielu lat, a jednocześnie wyeliminować ten problem na stałe w przyszłości. Aktualnie znaczna część stacji z powodu braku mechanizmu waloryzacji jest deficytowa. Im dłuższy okres bez waloryzacji, tym trudniejsza politycznie decyzja zmiany, ponieważ kwota niezbędnej podwyżki jest coraz większa. Gdyby przez 16 lat od ostatniej zmiany cen, podwyższano cenę badania pojazdu osobowego o 1 zł rocznie (co jest zupełnie nieodczuwalne dla właścicieli pojazdów), cena ta aktualnie wynosiłaby 97 zł plus VAT, czyli byłaby prawie zgodna z postulowaną. W uzasadnieniu projektu ustawy zaproponowano uposażenie pracownika kontroli TDT mającego uprawnienia diagnosty w wysokości 7400 zł miesięcznie i coroczną waloryzację uposażenia o wskaźnik inflacji. W tym wypadku dostrzega się potrzebę waloryzacji uposażeń, a podobne są oczekiwania kontrolowanych diagnostów, którzy po przeczytaniu tego uzasadnienia gremialnie zapowiadają odejście z SKP do pracy w TDT. Biorąc pod uwagę czas obsługi jednego pojazdu, dwóch diagnostów zatrudnionych na stacji kontroli pojazdów tzw. podstawowej może wykonać dziennie około 11 badań. W każdej stacji występują okresy bez klientów, co pośrednio wynika z liczby stacji kontroli pojazdów w Polsce. Przeciętny miesięczny przychód takiej stacji to 22 000 złotych. Gdyby diagności byli wynagradzani w wysokości 7400 zł brutto to koszty osobowe stacji z narzutami na płace wynosiłyby 17 800 zł. Na pozostałe koszty i amortyzację pozostaje 4 tys. zł. Nie negując słuszności założeń kosztów kontroli stacji, PZM wskazuje na brak konsekwencji pomiędzy dotychczasową polityką cen za badania kontrolne pojazdów, a polityką dotyczącą cen egzaminów na prawo jazdy, kosztów rejestracji pojazdów, czy proponowanych kosztów kontroli SKP. Proponowana poprawka powoduje dodatkowe wpływy do budżetu Państwa z tytułu podatku od towarów i usług ok. 101 mln zł, z podatku PIT (przeciętnie 22% przychodu) ok. 17 mln zł. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Kwestia opłat wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 84a określającym delegacje ustawowe do aktów wykonawczych, należy doprecyzować:  a) w delegacji dotyczącej szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów, należy wyraźnie określić katalog urządzeń z których wyniki pomiarów podlegają archiwizacji,  b) w delegacji dotyczącej opłat za badania techniczne pojazdów należy uwzględnić nie tylko obecny koszt wykonywania badań, ale także wieloletni brak zmiany stawek opłat za badania techniczne oraz mechanizm corocznej indeksacji opłaty za badania co najmniej w oparciu o stopień inflacji.  Stawki za badania techniczne pozostają na tym samym poziomie od jesieni 2004 roku, czyli już 16-ty rok. Ich wysokość określa minister właściwy ds. transportu (czyli obecnie Minister Infrastruktury) na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.). Powinien przy tym uwzględnić (art. 84a ust. 2 ustawy) warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu, konieczność zapewnienia odpowiednich kwalifikacji diagnostów wykonujących badanie oraz koszty wykonywania badań. Pomimo znacznej zmiany warunków prowadzenia działalności gospodarczej, porównując rok 2004 do czasu obecnego, w tym znacznego wzrostu kosztów prowadzenia tej działalności, nadal obowiązuje, praktycznie bez zmian przez ponad 16 lat, rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. poz. 2261, z późn. zm.). Jedyne zmiany, jakie w tym rozporządzeniu zachodziły, były związane z określeniem opłaty za nowe badania lub czynności na stacjach kontroli pojazdów (tych zmian było niewiele), nigdy natomiast nie dotyczyły wysokości opłat i zmiany wszystkich stawek określonych w rozporządzeniu. Sposób określania wysokości opłat za badania techniczne bazuje na nieobowiązującym od 22 września 2009 roku rozporządzeniu w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. poz. 2250, z późn. zm.). Powstają przez to niespójności pomiędzy procedurą przeprowadzania badań, a wysokością opłat za te badania. Tabela opłat nie określa opłat za badania co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów zabytkowych oraz pojazdów samochodowych o podrodzaju czterokołowiec i czterokołowiec lekki. W tym zakresie zaniechanie ustawodawcy ma już ponad 16 lat!  Dodatkowo przedsiębiorcy odczuli zmianę prawa, która miała miejsce w 2011 roku. Doprowadziła ona do obniżki opłat za badania techniczne, ponieważ w ustawie z dnia 26 listopada 2010 r. o zmianie niektórych ustaw związanych z realizacją ustawy budżetowej (Dz. U. poz. 1578) w art. 146a dokonano zmiany podstawowej stawki podatku od towarów i usług z 22 na 23% w stosunku do wszystkich działalności gospodarczych, w tym także związanych z wykonywaniem badań technicznych pojazdów. W związku z tym, opłata urzędowa za badanie techniczne jest określona w kwotach brutto, spowodowało to przeniesienie wszystkich kosztów zmiany podstawowej stawki tego podatku jedynie na podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów. Minister ds. transportu nie zareagował w żaden sposób na wyżej opisaną nowelizację prawa, pomimo tego, że zgodnie z delegacją ustawową powinien dostosować rozporządzenie w sprawie opłat za badania techniczne do zmian ustawy o VAT. Przedsiębiorcy nie mogli przerzucić kosztów zmiany stawki podatku VAT na ostatecznego odbiorcę, czyli konsumenta, co jest niezgodne z Dyrektywą 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej, gdzie określona została zasada neutralności i przerzucalności podatku od towarów i usług. Wszelkie obciążenia ekonomiczne związane ze zwiększeniem stawki podatku VAT o 1% ponoszą wyłącznie przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów, wbrew wskazanej powyżej zasadzie, ponieważ stawki za badania są określone w kwotach brutto i przedsiębiorcy nie mają w tym zakresie żadnego pola manewru. Zgodnie z tymi zasadami ekonomiczny ciężar zmiany stawki podatku VAT powinien obciążać ostatecznych odbiorców usług, a nie przedsiębiorców, dla których powinien on być neutralny.  Rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za badania techniczne nie jest dostosowane do aktualnego stanu prawnego. Ustawodawca nie uwzględnia także obecnych kosztów wykonywania badań. Od 2004 roku, czyli od momentu w którym po raz ostatni określono wysokość opłat za badania techniczne pojazdów, nastąpił znaczny wzrost kosztów prowadzenia tej działalności. Na koszty funkcjonowania stacji kontroli pojazdów ma wpływ szereg czynników. Są to czynniki osobowe, czyli wynagrodzenie pracowników, koszty podatków, energii, zużycia urządzeń i wiele innych. Koszty pracownicze stanowią ok. 45%, koszty energii ok. 17%, koszty utrzymania budynku (w tym m.in. podatki i ogrzewanie) ok. 30%, a pozostałe koszty ok. 8%.  Minimalne wynagrodzenie za pracę w 2004 roku wynosiło 824 zł brutto, a w 2021 wyniesie 2800 zł. Oznacza to wzrost o ponad 300% (obecnie uprawniony diagnosta zarabia średnio ok. 5000 zł netto, co przedsiębiorcę kosztuje ok. 8350 zł). Średnia cena energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym w 2004 roku wynosiła 118 zł/MWh, przy 245,44 zł/MWh w 2019 roku. Nastąpił wzrost o ponad 200%, a obecnie zapowiadane są dalsze drastyczne podwyżki dla przedsiębiorców w tym zakresie. W październiku 2004 roku 1000 litrów oleju opałowego kosztowało ok 1724 zł netto, w styczniu 2019 roku nawet 3490 zł netto. Oznacza to wzrost o ok. 100%. Maksymalna stawka podatku od nieruchomości w 2004 roku od budynków i ich części zajętych na prowadzenie działalności gospodarczej za metr kwadratowy wynosiła 17,42 zł, przy 24,84 zł obowiązujące w 2021 roku. Oznacza to wzrost stawki tego podatku o około 43%. Przez ostatnie 16 lat składki na ZUS wzrosły o ponad 112%. Każde podniesienie płacy minimalnej przez Państwo obciąża w 100% tylko i wyłącznie przedsiębiorców. Od 2021 r. dodatkowym obciążeniem dla przedsiębiorców będą także Pracownicze Plany Kapitałowe. Widać wyraźnie, że od czasu wprowadzenia tabeli opłat, koszty przedsiębiorców znacznie wzrosły. Nie zostało to przedsiębiorcom przez Państwo w żaden sposób zrekompensowane.  W latach 1998-2004 minister właściwy do spraw transportu mniej więcej co dwa lata aktualizował wysokość opłat za badania techniczne, dostosowując je do aktualnych realiów gospodarczych. Od jesieni 2004 roku żadnych takich działań nie było. Dodatkowo ciągły rozwój techniki motoryzacyjnej wymusza na SKP konieczność stałej modernizacji sprzętu diagnostycznego, na co obecnie zaczyna brakować już środków.  Niepewność co do przyszłych zmian prawnych, w tym niewiadoma czy i jakie urządzenia na SKP będzie trzeba modernizować lub wymienić, powoduje, ze przedsiębiorcy nie wiedzą ile będą ich kosztowały zmiany. Minister Infrastruktury powinien uwzględnić te czynniki przewidując zmiany w systemie badań technicznych pojazdów, w szczególności, że mogą one generować znaczne koszty po stronie przedsiębiorców. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Upoważnienie ustawowe powinno być sformułowane zgodnie z warunkami określonymi w art. 92 ust. 1 Konstytucji oraz z uwzględnieniem zasad techniki prawodawczej. W upoważnieniu ustawowym nie zamieszcza się katalogów informacji zarówno otwartych jak i zamkniętych.  Obecne upoważnienie ustawowe jest wystarczające do określenia katalogu urządzeń z których wyniki pomiarów podlegają archwizacji.  Kwestia opłat za przeprowadzanie badań technicznych wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| Art. 1 pkt 15  **(art. 84a ust. 2)** | Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej | STM postuluje wprowadzenie w ustawie czytelnej delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu w zakresie określenia wymogów wobec urządzeń kontrolno-pomiarowych, w tym utrzymania ich we właściwym stanie technicznym.  - Wycinek z projektu:  15) w art. 84a:  a) w ust. 1 uchyla się pkt 2,  b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:  „2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów oraz koszty wykonywania badań technicznych.”;  Propozycja STM:  15) w art. 84a:  a) w ust. 1 uchyla się pkt 2,  b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:  „2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności wymagania dotyczące urządzeń kontrolno-pomiarowych, w tym w zakresie ich utrzymywania w należytym stanie wynikające z dyrektywy, o której mowa w odnośniku nr 1 do ustawy pkt  12a), a także warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów oraz koszty wykonywania badań technicznych.” | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Obecne upoważnienie ustawowe jest wystarczające do określenia wymagań dla urządzeń kontrolno-pomiarowych.  Propozycja brzmienia przepisu nie może zostać uwzględniona również z powodów legislacyjnych. |
| Art. 1 pkt 19  **(art. 140mc ust. 1)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | OSSWK proponuje w zdaniu „podlegają karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł” skreślić słowo: „do”. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Ustawa może określać tylko maksymalne stawki a faktyczna wysokość stawki jest określona przez organ stosujący prawo, proporcjonalnie do faktycznego stanu naruszenia przepisów w danym przypadku. Art. 21 *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* zakłada, że państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.  Dlatego też jedynie organ stosujący prawo może w indywidualnym przypadku określić wysokość stawki. |
| Art. 1 pkt 19  **(art. 140mc ust. 1 pkt 2)** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 140mc ust. 1 PISKP wnosi o wykreślenie pkt 2. Przedsiębiorca nie powinien bezpośrednio odpowiadać za prawidłowość wykonywania przez diagnostę badań technicznych pojazdów. Odpowiedzialność finansowa diagnosty została określona odrębnie w art. 140md, który odnosi się do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania badania. Mając na względzie obecną sytuację gospodarczą oraz od wielu lat niezmienione opłaty za badania techniczne wskazane w projekcie ustawy, zakres odpowiedzialności pieniężnej przedsiębiorcy określony jako kara do 10 000 złotych w ocenie PISKP jest zbyt dolegliwy. PISKP postuluje zatem, aby obniżyć go do 5 000 zł co w ocenie PISKP będzie progiem wystarczającym i zapewniającym odpowiednią dolegliwość za naruszenie przepisów przez przedsiębiorcę. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Pkt 2 został wykreślony z projektu ustawy.Ustawa może określać tylko maksymalne stawki a faktyczna wysokość stawki jest określona przez organ stosujący prawo, proporcjonalnie do faktycznego stanu naruszenia przepisów w danym przypadku. |
| Art. 1 pkt 19  **(art. 140md)** | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego  i Spedycji | Uważamy, że zaproponowana kara 2.000 dla diagnosty, który dopuszcza się przeprowadzanie badań niezgodnie  z wymaganym zakresem badań lub bez wymaganego wyposażenia, jest rażąco zbyt niska – naszym zdaniem taka kara powinna wynosić co najmniej 3.000 zł. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zaproponowana kara pieniężna dla diagnosty jest wystarczająco dotkliwa. |
| Art. 1 pkt 19 **(art. 140md ust. 1)** | Dekra Polska | Gradacja kar dla diagnostów  Pozytywnie oceniamy też postulowaną przez DEKRA i środowisko gradację kar w przypadku pomyłki diagnosty w zależności od charakteru i wagi przewinienia, tym niemniej proponujemy zmniejszenie maksymalnej wysokości kary pieniężnej dla diagnosty do 1 000 zł – art. 140md pkt 2 | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Ustawa może określać tylko maksymalne stawki a faktyczna wysokość stawki jest określona przez organ stosujący prawo, proporcjonalnie do faktycznego stanu naruszenia przepisów w danym przypadku. |
| Art. 1 pkt 20  **(art. 140n)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | OSSWK proponuje przenieść obowiązek i prawo wynikające z art. 140md na Dyrektora TDT – sprawującego nadzór nad diagnostami. Starosta nie jest organem egzekucyjnym dla decyzji Dyrektora TDT. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Uwaga jest niezasadna. Zgodnie z art. 140n ust. 2a *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* kary pieniężne, o których mowa w art. 140ma i art. 140mb, nakłada starosta. Projekt ustawy wprowadza zmianę do niniejszego przepisu, przez dodanie jedynie kar pieniężnych, o których mowa w art. 140mc ust. 1, czyli nakładanych na przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. |
| Art. 1 pkt 20  **(art. 140n ust. 2b)** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | **OSDS proponuje zmianę brzmienia art. 140n ust. 2b:**  c) po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu:  „2b. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140md, nakłada Starosta, o czym informuje do 5. dnia następnego miesiąca właściwego miejscowo naczelnika urzędu skarbowego według siedziby Starosty .”,  **Uzasadnienie:**  Skoro kontrolę pozostawia się w starostwach należy pozostawić kompetencje starosty do nakładania kar. Przychód z tych kar nie może być przychodem Starostwa, aby uniknąć podejrzeń o stronniczość przy nakładaniu tych kar. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z nową koncepcją systemu badań technicznych nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu sprawuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. W nawiązaniu do powyższego, kary pieniężne będzie również nakładał Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. |
| **Art. 2-6** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | Artykuły 2-6 zgodnie z przyjętą koncepcją należy wykreślić. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Koncepcja Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych – pozostawienie nadzoru nad diagnostami - nie została przyjęta. |
| **Art. 7** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 7 przepisów przejściowych projektu założono, że uprawnienia wydane diagnostom na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez 36 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Jest to termin graniczny na wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, o którym mowa w art. 83i projektu. Analizując zapis art. 83i ust. 5 projektu, diagnosta będzie zobowiązany w celu zachowania uprawnień złożyć dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1-3. Przepisy tej ostatniej normy zakładają posiadanie odpowiedniego wykształcenia w postaci co najmniej wykształcenia średniego oraz dyplomu na poziomie technika. W chwili obecnej zdarza się, że badania techniczne wykonują diagności posiadający tylko wykształcenie zawodowe. Uprawnienia imienne mogły być wydawane takim osobom, albowiem przepisy przejściowe w 2004 r. określały, że osoby wykonujące zawód diagnosty w dniu wejścia w życie ustawy, uznaje się za spełniające wymagania nowej ustawy, bez względu na posiadane wykształcenie. W obecnym projekcie konstrukcja wyeliminuje takie osoby całkowicie z zawodu albowiem w przypadku wydania świadectwa kompetencji diagnosty przez Dyrektora TDT nie będzie podstawy prawnej do wydania im takiego dokumentu. Mając powyższe na uwadze, PISKP wnosi o dodanie w art. 7 przepisów przejściowych projektu dodatkowej normy w brzmieniu:  „Osoby posiadające uprawnienia imienne diagnosty w dniu wejścia w życie ustawy uznaje się za spełniające wymagania określone w art. 83h ust. 3 pkt 1-3 ustawy.” PISKP pragnie zaznaczyć, że wyłączeniu w takim przypadku nie będzie podlegał warunek niekaralności. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Takie wyłączenie, które proponuje Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów byłoby poświadczeniem nieprawdy. |
| Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | **Zgodnie z przyjętą koncepcją to Starosta wydaje świadectwo kompetencji diagnosty.**  **OSD proponuje zmianę brzmienia art. 7:**  1. Uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do przeprowadzania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, z zastrzeżeniem ust. 12.  2. Diagności, którzy posiadają uprawnienia, o których mowa w ust. 1, są obowiązani do odbycia, w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego.  3. Zakres tematyczny pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego, o których mowa w ust. 2, uwzględnia nowe elementy programu szkoleń dla kandydatów na diagnostów wymagane zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1.  4. Diagności, którzy w dniu wejścia w życia niniejszej ustawy posiadają uprawnienia, o których mowa w ust. 1, do wykonywania ograniczonego zakresu badań technicznych, powinni w okresie 24 miesięcy od dnia jej wejścia w życie uzupełnić posiadane uprawnienia przez zdanie egzaminu kwalifikacyjnego dla diagnostów uzupełniających uprawnienia. Do uzupełnienia posiadanych uprawnień stosuje się przepisy dotychczasowe.  5. Diagności, o których mowa w ust. 4, którzy nie uzupełnili posiadanych uprawnień w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, mogą przeprowadzać badania techniczne wyłącznie na podstawowej stacji kontroli pojazdów.  6. Osoby, które do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy spełniły wymagania, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, mogą złożyć wniosek o uzyskanie uprawnienia diagnosty na podstawie przepisów dotychczasowych, w okresie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.  7. Osoby, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy złożyły wniosek o egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów, mogą przystąpić do tego egzaminu. Egzamin ten przeprowadza się na podstawie przepisów dotychczasowych. Do osób, które zdały egzamin kwalifikacyjny, stosuje się przepis ust. 6.  8. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność.  9. Do postępowań w sprawie wydania uprawnień diagnostom:  1) wszczętych a niezakończonych przez starostę do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy,  2) prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku osób, które uzyskują uprawnienia zgodnie z ust. 6 i 7  – stosuje się przepisy dotychczasowe  10. Do postępowań w sprawie cofnięcia uprawnień diagnostom:  1) wszczętych a niezakończonych przez starostę do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy,  2) prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku diagnostów, którzy wykonują badania techniczne na podstawie tych dokumentów  – stosuje się przepisy dotychczasowe,  11. wykreślono  12. Osoby, które uzyskają uprawnienia diagnosty po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy zgodnie z ust. 6 i 7, są obowiązane do odbycia pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego w okresie 24 miesięcy od dnia uzyskania tych uprawnień.  13. Starosta po odbyciu pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego w przypadkach, o których mowa w ust. 2 i 12, wydaje diagnoście, na jego wniosek, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje mu numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów. Do wniosku dołącza się zaświadczenie o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego. Wpis jest zwolniony z opłat.  14. Starosta, który wydał albo cofnął diagnoście uprawnienie, umieszcza w rejestrze diagnostów dane 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:  1) do dnia ogłoszenia niniejszej ustawy – w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy;  2) po dniu ogłoszenia niniejszej ustawy do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – niezwłocznie, nie później niż w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Koncepcja Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych – pozostawienie nadzoru nad diagnostami - nie została przyjęta.  Najwyższa Izba Kontroli wielokrotnie sygnalizowała o słabości systemu badań technicznych pojazdów. Kompleksowo oceniła jego funkcjonowanie w 2009 r., wykazując występowanie wielu nieprawidłowości w obszarze badań technicznych pojazdów uzasadniających wprowadzenie szeregu zmian organizacyjnych i uregulowań prawnych. Ustalono wówczas, że skontrolowane starostwa powszechnie nie były przygotowane do wywiązywania się z nałożonych na nie ustawowych obowiązków w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i kadrowym. W starostwach praktycznie nie funkcjonował system nadzoru i kontroli, w tym nie wykorzystywano dostatecznie podstawowych instrumentów prawnych do wypełniania funkcji nadzorczych. Nieprawidłowo wykonywano obowiązki z zakresu przeprowadzania okresowych kontroli w stacjach kontroli pojazdów oraz nadawania i cofania uprawnień diagnostom. W wyniku przeprowadzonych kontroli Najwyższa Izba Kontroli oceniła negatywnie działania 68,5% skontrolowanych samorządów powiatowych, a jedynie 4,1% uzyskało oceny pozytywne. Podkreślić należy, że oceny te oparte były na wynikach kontroli przeprowadzonych w blisko co piątym starostwie powiatowym z obszaru każdego województwa. |
| **Art. 7 ust. 1  i 2** | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego  i Spedycji | Do art. 7 ust. 1 i 2 – naszym zdaniem okresy przejściowe: 36-miesięczny na uzyskanie przez wszystkich diagnostów nowych uprawnień oraz 24-miesięczny na odbycie pierwszych warsztatów, mogą być okresami zbyt krótkimi. Proponujemy te okresy przynajmniej o 12 miesięcy odpowiednio wydłużyć oraz w celu uniknięcia – naszym zdaniem bardzo pewnego - spiętrzenia ilości osób uzyskujących ponownie te uprawnienia w końcówce okresów przejściowych, proponujemy rozważyć możliwość wprowadzenia przepisu nakładającego na podmiot prowadzący stację diagnostyczną odpowiedniego, np. 25% przeszkolenia swoich pracowników w pierwszych poszczególnych latach okresu przejściowego. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Mając na względzie, że część diagnostów spełnia wymagania określone w projektowanych przepisach, to będą mogli złożyć wniosek na podstawie przepisów dotychczasowych, zmniejszy się liczba diagnostów, który będą ubiegać się o uzyskanie uprawnienia. Zakłada się, że są to okresy wystarczające.  Należy podkreślić, że ośrodek szkolenia diagnostów jest wyłącznym podmiotem uprawnionym do prowadzenia szkolenia kandydatów na diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego. |
| **Art. 7 ust. 1-3  i ust. 12** | Jarosław Włodarczyk | Przepisy art. 7 od ust. 1 do ust. 3 i ust. 12 nie winny się ostać. Przepis „Uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do przeprowadzania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy” powoduje, że zostaje złamana fundamentalna zasada „lex retro non agit”. Z uwagi na zaufanie do państwa prawa nie można zabierać uprawnień osobom, które takie uprawnienia już nabyły. Osobom tym nie można też nakładać dodatkowych obowiązków, aby co 2 lata uczestniczyły w dwudniowych szkoleniach. Osoby uzyskujące uprawnienia diagnosty umawiały się z Państwem Polskim jakie obowiązki muszą spełnić, aby być diagnostą. Takie obowiązki mogą być wprowadzane, ale dla osób ubiegających się obecnie o uprawnienia diagnosty. Zatem diagnosta, który np. posiada wykształcenie zawodowe po 36 miesiącach straci swoje uprawnienia. Ustawodawca już wcześniej, w sposób podobny chciał zmienić reguły prawne dla osób pracujących na stanowisku policjanta, a zmiana dotyczyła uprawnień emerytalnych. Jednakże, w tamtym przypadku Ustawodawca „poszedł po rozum do głowy” i nowe reguły prawne wprowadził dla nowo zatrudnianych policjantów. Ufam, iż stanie się tak i w tym przypadku. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z projektowanym art. 7 ust. 1 projektu ustawy uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do wykonywania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Ich dalsze zachowanie będzie uzależnione od odbywania stosownych szkoleń, przewidzianych zgodnie z dyrektywą 2014/45/UE. |
| **Art. 7 ust. 14** | Transportowy Dozór Techniczny | TDT proponuje doprecyzować, że starosta który wydał albo cofnął diagnoście uprawnienie przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego wykaz w postaci elektronicznej jak również akta spraw diagnostów.  W związku z powyższym, TDT proponuje następujące brzmienie zdania pierwszego nowoprojektowanego ust. 14 art. 7 projektu ustawy:  „14. Starosta, który wydał albo cofnął diagnoście uprawnienie, przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego akta spraw diagnostów jak również wykaz w postaci elektronicznej zawierający (…)”.  Powyższe zapewni Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego posiadanie niezbędnych dokumentów dot. uprawnień diagnostów jak również będzie zbieżne z regulacjami, o których mowa w art. 7 ust. 11 projektowanej ustawy. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Doprecyzowano, że Starosta, który wydał albo cofnął diagnoście uprawnienie, przekaże Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego wykaz w postaci elektronicznej za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej. |
| **Art. 12** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 12 przepisów przejściowych projektu ustawy, wskazano że dotychczasowe przepisy wykonawcze mogą funkcjonować jeszcze przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie znowelizowanej ustawy oraz że dotychczasowe przepisy wykonawcze mogą być nadal zmieniane na podstawie dotychczasowych delegacji ustawowych. Zgodnie z zasadami dobrej legislacji wraz z projektem ustawy powinny zostać przedstawione projekty aktów wykonawczych, Dopiero po analizie przepisów uszczegóławiających ustawę możliwe jest ustalenie pełnego brzmienia nowych obowiązków i wymogów w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów, a także ich kosztów ekonomicznych. Mając powyższe PISKP wnosi o przedstawienie stronie społecznej w jak najszybszym czasie gotowych projektów aktów wykonawczych do opiniowanej ustawy, Pozwoli to na pełną wypowiedź w przedmiotowej sprawie. Bez znajomości projektów aktów wykonawczych opinia PISKP będzie jedynie fragmentaryczna. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Do projektu ustawy zostaną przygotowane akty wykonawcze i załączone do projektu ustawy w celu skierowania projektu do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.  Akty wykonawcze załączone do projektu ustawy mają charakter poglądowy.  Po rozpoczęciu procesu legislacyjnego projektów rozporządzeń, będą one również podlegały konsultacjom publicznym. |
| **Art. 13** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | Uważamy, że plan finansowy powinien pozostać w niezmienionej formie, natomiast środki pieniężne powinny być przeznaczone na wydatek celowy starostów oraz Transportowemu Dozorowi Technicznemu **w stosunku rocznym** według zasady:  1) Starosta w stosunku rocznym otrzymuje na wydatek celowy związany z nadzorem nad Stacjami Kontroli Pojazdów sumę wynikającą z iloczynu = "ilości stacji" x 2000 zł.  Pieniądze te mogą być spożytkowane tylko na zapewnienie prawidłowego wykonania kontroli na najwyższym poziomie i spełniającego wysokie standardy  2) Transportowemu Dozorowi Technicznemu celem zapewnienia funkcjonowania krajowego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz zadań wyznaczonych tą ustawą | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Celem projektu ustawy jest utworzenie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, które zostanie powierzone Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Zgodnie z projektem ustawy, opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie miałaby stanowić przychód Transportowego Dozoru Technicznego. Należy zauważyć, iż Transportowy Dozór Techniczny na wykonywanie zadań wynikających z projektu ma otrzymywać dotację z budżetu państwa. Jej wysokość będzie uzależniona m.in. od wielkości pobranych dodatkowych opłat. |
| **Art. 15** | Instytut Transportu Samochodowego | „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2021 r.,  z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.”  Proponujemy zmienić 1 stycznia 2021 r. na 1 stycznia 2022 r.  Uzasadnienie:  Projekt ustawy pociąga za sobą głębokie zmiany strukturalne w systemie badań technicznych pojazdów. Przygotowanie logistyczne do realizacji zadań  i obowiązków narzucanych przez projekt po stronie wszystkich interesariuszy oraz przeprowadzenie legislacji (w zakresie uzgodnienia aktów wykonawczych) przed końcem bieżącego roku jest niewykonalne  i w naszej ocenie wejście w życie ustawy z dniem  1 stycznia 2021 r. grozi znacznymi utrudnieniami w obszarze funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów w naszym kraju. | **Uwaga została uwzględniona.**  Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia  2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”. |
| Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 15 projektu ustawy, wskazano że nowelizacja ma wejść w życie już z dniem 1 stycznia 2021 r. PISKP uważa, iż tak szybki termin wejścia nowych uregulowań, które mają tak istotny wpływ na cały system badań technicznych w Polsce, budzi zasadnicze wątpliwości i może okazać się nierealny, mając na względzie konieczność dostosowanie się przez przedsiębiorców, ale również starostów do nowych wymagań. W ocenie PISKP bezpiecznym i realnym terminem na wprowadzenie w życie proponowanych rozwiązań będzie 1 stycznia 2022 r. | **Uwaga została uwzględniona.**  Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”. |
| Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych | Termin wejścia w życie ustawy – wydłużenie vacatio legis  W ocenie SDCM projekt powinien jak najszybciej wejść w życie.  Oczywiście nigdy nie ma dobrego czasu na wprowadzenie zmian nakładających na przedsiębiorców, pracowników jakimi są diagności czy obywateli dodatkowych obowiązków.  Jednakże już we tym momencie widać, że wskazana w projekcie data jego wejścia w życie z dniem 1 stycznia 2021 r. jest niemożliwa do utrzymania. Jak potwierdził Pan Minister Rafał Weber podczas spotkania Zespołu Roboczego ds. Branży Motoryzacyjnej oraz Zespołu Roboczego ds. Transportu przy Rzeczniku MŚP w dniu 12 listopada 2020 r. realna data wejścia w życie przepisów to drugi kwartał 2021 roku.  Daje to nadzieję na opanowanie sytuacji związanej z koronawirusem i stopniowy powrót do normalności. SDCM sugeruje jedynie wydłużenie vacatio legis o kilka kolejnych miesięcy na przygotowanie wszystkich podmiotów objętych zmianami (przedsiębiorców, starostw), zwłaszcza po trudnym okresie pandemii. | **Uwaga została uwzględniona.**  Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie | SITK RP proponuje wdrożenie nowoprojektowanych przepisów w dniu 1 stycznia 2022 roku – pozwoli to na opracowanie przepisów prostych i czytelnych co w konsekwencji zapewne przyczyni się do eliminacji z obrotu prawnego przepisów mogących być różnie interpretowanych. Będzie wówczas zapewniony czas na debatę i rozmowy, co w obecnej sytuacji trwania pandemii koronawirusa SARS-CoV jest utrudnione. Wprowadzenie od 1 stycznia 2021 r. tak drastycznych przepisów, które zostały wskazane w przedmiotowym projekcie będzie powodować jedynie strach i obawę zarówno diagnostów samochodowych jak i właścicieli podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów o swój byt. | **Uwaga została uwzględniona.**  Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia  2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”. |
| Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | SITK RP proponuje rozważenie wdrożenia nowoprojektowanych przepisów w dniu 1 stycznia 2022 roku – pozwoli to na opracowanie przepisów prostych i czytelnych co w konsekwencji zapewne przyczyni się do eliminacji z obrotu prawnego przepisów mogących być różnie interpretowanych. Będzie wówczas zapewniony czas na debatę i rozmowy, co w obecnej sytuacji trwania pandemii koronawirusa SARS-CoV jest utrudnione. Wprowadzenie od 1 stycznia 2021 r. tak drastycznych przepisów, które zostały wskazane w przedmiotowym projekcie będzie powodować jedynie strach i obawę zarówno diagnostów samochodowych jak i właścicieli podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów o swój byt. | **Uwaga została uwzględniona.**  Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”. |
| Dekra Polska | Termin wejścia w życie  Dekra uważa, że zaproponowany art. 15 ustawy termin wejścia w życie (1 stycznia 2021 r.), biorąc pod uwagę brak aktów wykonawczych, konieczność dostosowania się przedsiębiorców oraz organów nadzoru szczególnie w aktualnej sytuacji, jest terminem mało realnym. DEKRA proponuje termin wejścia w życie 1 stycznia 2022. | **Uwaga została uwzględniona.**  Artykuł 15 otrzymał następujące brzmienie: „Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia”. |
| **Uzasadnienie** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | Na wstępie należy jednak zauważyć, że pomimo obowiązku implementacji dyrektywy 2014/45/EU do prawodawstwa polskiego i skutecznego jej wdrożenia do dnia 20 maja 2017 r. Ministerstwu Infrastruktury nie udaje się to ze względu na stronnicze w opinii środowiska diagnostów samochodowych, rozwiązania w projekcie, gdzie beneficjentem jest Transportowy Dozór Techniczny. Brak wprowadzenia zapisów przez okres sześciu lat można by uznać jako twierdzenie, że większość zapisów wspomnianej powyżej dyrektywy jest już zawartych w prawodawstwie krajowym i należy je tylko zmodyfikować.  Wypada podkreślić, że uzasadnienie jakoby wprowadzenie nadzoru w postaci Transportowego Dozoru Technicznego miało by być głównym czynnikiem podniesienia jakości badań technicznych pojazdów oraz przyczynić się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków w ruchu drogowym prawie do zera jest błędnym wnioskiem. Świadczy to o braku lub niskiej jakości analizy corocznych raportów wydawanych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w których wskazywane są główne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.  Twierdzenie:  *"że pojazdy mechaniczne z niesprawnymi układami mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczyniać się do wypadków, powodujących obrażenia lub śmierć.* ***W konsekwencji polski system badań technicznych wymaga zmian. "***    nie ma żadnego uzasadnienia zarówno w raportach policji jak również publikacjach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.  W obecnym stanie prawnym nie ma potrzeby wyznaczania organu właściwego do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, **ponieważ tę rolę pełni Starosta**. Zasadnym natomiast było by określenie, że osoby wyznaczane na stanowiska sprawujące nadzór nad stacjami kontroli pojazdów muszą posiadać co najmniej wykształcenie wyższe i doświadczenie zawodowe jakie stawiane jest diagnostom samochodowym.  Natomiast, całkowicie zapomniano i pominięto w rozważaniach Inspekcję Transportu Drogowego, która dobrze wpisywałaby się w rolę nadzoru ogólnopolskiego nad jakością badań technicznych wspomagającego działania nadzorcze starostów oraz pełniącego organu opiniodawczego co do metodyki wykonywania badań technicznych. Należy w tym miejscu podkreślić, że Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) posiada duże osiągnięcia w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sprawności pojazdów. W przeciwieństwie do Transportowego Dozoru Technicznego w szeregach ITD jest już wyszkolona i doświadczona kadra, znaczna ilość inspektorów posiada uprawnienia diagnostów samochodowych. Niestety, TDT musi dopiero pozyskać kadry do kontroli, co zdaniem Stowarzyszenia jest zbędne.  Należy wskazać, że Transportowy Dozór Techniczny nie radzi sobie z nałożonymi zadaniami w zakresie homologacji i nie wprowadza do polskiego prawa przepisów, które są przepisami nadrzędnymi. Przykładem może tu być brak implementacji do dnia dzisiejszego Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego I Rady (UE) Nr 168/2013. Rozporządzenie to stosuje się od dnia 1 stycznia 2016 r. i w obrocie prawnym aktem wyższej rangi od przepisów zawartych w prawie polskim, którego to zapisy kolidują i są niezgodne z tym rozporządzeniem.  Przykłady można mnożyć, natomiast należy wskazać, że Transportowy Dozór Techniczny nie ma nadzoru nad swoimi działaniami (brakiem działań).  W naszej opinii projekt w obecnej formie należy wycofać. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Ujawniane są corocznie przez organy kontroli ruchu drogowego przypadki użytkowania pojazdów niespełniających wymagań dotyczących stanu technicznego. W 2017 r. w Informacji o wynikach kontroli „Dopuszczanie pojazdów do ruchu drogowego” Najwyższa Izba Kontroli wskazała, że w 2015 r. w wyniku przeprowadzanych przez Policję kontroli drogowych zatrzymano 425 tys. dowodów rejestracyjnych pojazdów stwarzających zagrożenie bezpieczeństwu ruchu drogowego, przy czym 152 tys. tych pojazdów użytkowano bez wykonania wymaganych badań technicznych. Dane te nie ukazują przy tym całego faktycznego stanu pojazdów poruszających się po polskich drogach, ponieważ kontrole drogowe obejmują tylko nieznaczny odsetek pojazdów uczestniczących każdego dnia  w ruchu drogowym.  Zaproponowano stworzenie systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, poprzez rozdzielenie kompetencji nadzorczych na dwa organy: organu nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz organu nadzoru sprawującego nadzór na samymi diagnostami.  Odnosząc się do kwestii wykształcenia osób przeprowadzających czynności kontrolne w ramach nadzoru, kluczowe jest odbywanie szkoleń specjalistycznych oraz dokonanie rzetelnej oceny prawidłowości badań technicznych przez diagnostów.  Nie jest możliwe uwzględnienie Inspekcji Transportu Drogowego jako organu nadzoru nad jakością badań technicznych, ponieważ Inspekcja Transportu Drogowego została powołana do przeprowadzania kontroli w krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym pojazdów powyżej 3,5 t. Ponadto Inspekcja Transportu Drogowego jest obciążona wieloma zadaniami. |
| **Uzasadnienie** | Związek Rzemiosła Polskiego | Niezależnie od przedstawionych propozycji, Związek Rzemiosła Polskiego zwraca uwagę, iż podane w uzasadnieniu projektu dane statystyczne dotyczące liczby pojazdów zarejestrowanych bez ważnych badań technicznych mogą budzić wątpliwości, przez co trudno  jest na ich podstawie wyciągać wnioski, w tym wnioski dotyczące stanu bezpieczeństwa na drogach. I tak zgodnie z informacją przedstawioną w uzasadnieniu na dzień 31 grudnia 2019 r. liczba pojazdów zarejestrowanych bez ważnych badań technicznych stanowiła 22 % łącznej ilości pojazdów zarejestrowanych, tymczasem według danych CEPIK, na dzień 30 czerwca 2020 r. zarejestrowanych pojazdów było 37 065 044, w tym bez ważnego przeglądu technicznego 14 120 310 pojazdów, co stanowi ok. 38%. W naszej ocenie w zdecydowanej większości pojazdy bez badań to „martwe dusze”, to jest pojazdy zdemontowane w ostatnich latach w szarej strefie. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Centralna Ewidencja Pojazdów jest najbardziej wiarygodnym źródłem informacji dotyczących liczby pojazdów zarejestrowanych bez ważnych badań technicznych. |
| **OSR** | Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej | Zamiar wyposażenia inspektorów TDT z pionu nadzoru w zestaw urządzeń pomiarowo-kontrolnych.  Abstrahując od zawyżonych kosztów podanych w OSR, można wskazać, że w sytuacji, w której MI zleciło wykonanie Instytutowi Transportu Samochodowego opracowania technicznego i wie już, że badanie standardowym dymomierzem pojazdów z normą emisji spalin Euro 5 i Euro 6 jest możliwe, ale jest rozwiązaniem prowizorycznym, Projektodawca nie zdecydował się wyposażyć TDT w liczniki cząstek stałych, które należy  traktować jako docelowe dla tego rodzaju pomiarów. Wobec tego proponujemy wprowadzenie wyposażenia inspektorów w liczniki cząstek stałych jako urządzeń dedykowanych do sprawdzania emisji współczesnych silników ZS zamiast wyposażania ich w standardowe dymomierze będące urządzeniami dedykowanymi do starszych generacji pojazdów. Proponujemy również włączyć w przyszłości liczniki cząstek stałych w zakres obowiązkowego wyposażenia stacji kontroli pojazdów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z rozporządzeniem *Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach* pomiar zadymienia spalin powinien być dokonany dymomierzem optycznym wykorzystującym w działaniu zjawisko pochłaniania promieniowania widzialnego (światła) w gazach.  W związku z tym, zasadne jest, aby inspektor Transportowego Dozoru Technicznego również posiadał dymomierz w celu przeprowadzenia czynności kontrolnych. |
| **OSR** | Związek Rzemiosła Polskiego | Ostatecznie wydaję się, że w ocenie skutków regulacji nie przedstawiono w pełni skutków finansowych regulacji w związku z dodatkowymi opłatami za badania techniczne po terminie. Nie zbadano bowiem ilości badań po upływie 30 dni od terminu ważności badania. W ocenie Związku Rzemiosła Polskiego każdego roku znacznym uszkodzeniom ulega ok. 300 tys. pojazdów, których właściciele (firmy i osoby fizyczne) nie będą w stanie wykonać okresowego przeglądu w terminie. Według szacunku Ogólnopolskiej Komisji Rzemiosł Motoryzacyjnych Związku Rzemiosła Polskiego z dużym prawdopodobieństwem przyjąć można, że łączna kwota jaką zostaną obciążeni posiadacze pojazdów wyniesie ok. 40 milionów rocznie. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Odnosząc się do stwierdzenia, że „w ocenie skutków regulacji nie przedstawiono w pełni skutków finansowych regulacji w związku z dodatkowymi opłatami za badania techniczne po terminie” w pkt 12 OSR została umieszczona następująca informacja „*Jednakże należy zaznaczyć, że dane te nie mogą w pełni posłużyć do wyliczeń zawartych w pkt. 6, czyli skutków dla finansów publicznych. Dlatego też starano się realnie oszacować przyszły dochód budżetu państwa z tytułu opłat za badania techniczne po terminie (30 dni)”.*  Rozszerzono katalog wyłączeń z obowiązku uiszczenia opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie tj. w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu albo uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną. |
| **OSR + dodatkowe przepisy** | Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej | W OSR pkt 1 lit. c napisano o wprowadzeniu zmian dotyczących minimalnego wyposażenia stacji kontroli pojazdów oraz systemu okresowego badania sprawności urządzeń. Z treści Dyrektywy 2014/45/UE wynika wymóg okresowej kalibracji urządzeń (np. czujników siły), którą według szacunków STM wykonuje obecnie około 30% stacji kontroli. Dodatkowo w załączniku I - pkt. 1.2.2.) i w załączniku III w pkt.I.3) wymieniona jest Norma Hamulcowa ISO-21069, której zastosowanie powinno spowodować m.in. zwiększenie momentu obrotowego silników rolek i zakresów pomiarowych urządzeń do badania hamulców z 0-6 kN dla pojazdów o dmc do 3,5t i 0-30 kN dla pojazdów o dmc powyżej 3,5t do odpowiednio 0-8 kN i 0-40 kN.W załączniku III wskazano także wymóg wyposażenia stacji kontroli w urządzenie do pomiaru nacisku osi - pkt. I.7) oraz szarpak spełniający dokładnie wyszczególnione wymagania techniczne (w Polsce obecnie brak jest takich wymagań) – pkt. I.8). Ponadto w punkcie II wprowadzono dodatkowo maksymalne okresy czasu pomiędzy kalibracjami urządzeń do pomiaru wagi i siły (oprócz już kalibrowanych urządzeń do pomiaru hałasu, ciśnienia i emisji spalin, które w Polsce podlegają obowiązkowi okresowej legalizacji). STM apeluje o wdrożenie wszystkich wymogów technicznych Dyrektywy. STM stoi na stanowisku, że kalibracja powinna być wykonywana przez specjalistyczny serwis według procedur zweryfikowanych przez laboratorium akredytowane w polskim systemie akredytacji wykonujące badania certyfikacyjne urządzeń stanowiących wyposażenie SKP. | **Uwaga została częściowo 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). |
| **Uwaga ogólna** | Piotr Sokołowski | Analizując projekt ustawy z dnia 19 października prawa o ruchu drogowym uznaje się że ma on na celu poprawę stanu technicznego poruszających się pojazdów.  Moim zdaniem wprowadzone zmiany w nieznacznym stopniu do tego doprowadzą.  W projekcie ustawy powinien się znaleźć zapis mówiący o stałym wynagrodzeniu diagnosty. Diagnosta powinien pracować codziennie na innej stacji kontroli pojazdów w obrębie jakiejś odległości od miejsca zamieszkania. Żeby można uznać iż podchodzi do każdego badania pojazdu z należytą starannością niezależnie od właściciela pojazdu.  Opłata za wszystkie badania techniczne powinna stanowić dochód państwa rozdzielany dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów równomiernie. Wykluczyłoby to konkurowanie między punktami kontroli pojazdów w celu osiągnięcia większych zysków.  Po wprowadzeniu takich zapisów powoływanie sztabu osób do kontroli nad pracą diagnostów byłoby niekonieczne. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zgodnie z art. 83 ust. 3 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* jednym z warunków podjęcia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów przez przedsiębiorcę jest wykazanie, że zatrudnia diagnostów. Przedsiębiorca podaje we wniosku imiona  i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz  z numerami ich uprawnień.  Projekt ustawy wprowadza rozwiązania, które przyczyniają się do zagwarantowania niezależności diagnosty.  Należy podkreślić, ze prowadzenie stacji kontroli pojazdów jest działalnością gospodarczą a nie zatrudnieniem  w państwowej sferze budżetowej. |
| **Uwaga ogólna** | Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów | Zważywszy, iż:   * projekt narusza zasadę „UE+0” poprzez szersze regulacje niż wymaga tego implementowana Dyrektywa 2014/45/UE i przenosi część nadzoru nad systemem badań technicznych pojazdów ze Starostw do Transportowego Dozoru Technicznego, wprowadzając poprzez patologiczny nadzór nad czynnościami diagnostów zakłócenia w sprawnie funkcjonującym systemie badań technicznych pojazdów; * projekt generuje po stronie państwa znaczne wydatki budżetowe w kwocie około 220 milionów złotych, przeznaczone na budowę nowego organu nadzoru nad systemem badań technicznych pojazdów, pozbawiając równocześnie tej kompetencji dotychczasowy organ nadzoru jakim jest Starosta; * projekt nakłada na przedsiębiorców nowe obowiązki w postaci poboru dodatkowych opłat za badanie techniczne po terminie i przekazywania ich na rzecz TDT, obciążając przedsiębiorców konsekwencjami finansowo-skarbowymi z tytuły wykonywania tych czynności, a równocześnie nie rekompensując w żaden sposób braku jakiejkolwiek waloryzacji opłat za badania techniczne od ponad 16-u-lat; * projekt zmierza do zniszczenia przedsiębiorców poprzez ingerencję w autonomiczną działalność SKP, a także negatywnie oddziałuje na budżet państwa pogrążonego w recesji i pandemii COVID-19.   - przedstawiony w druku UC48 z dnia 19 października 2020 r. projekt opiniuje negatywnie. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wydatki budżetowe w kwocie około 220 milionów złotych to maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Limity wydatków zostały wskazane od 2022 r. i obejmują 10 pełnych lat (2022–2031).  Kwestia opłat za badania techniczne jest poza zakresem przedmiotowej nowelizacji.  Odnosząc się do kwestii przedsiębiorcy należy podkreślić, że wymagania dotyczące działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów nie uległy zmianie, jedynie została wzmocniona kontrola ww. działalności. |
| **Uwaga ogólna** | Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów | Jednocześnie rozumiejąc konieczność implementacji niewdrożonych przepisów Dyrektywy 2014/45/UE do polskiego systemu prawnego sugerujemy przyjęcie tylko rozwiązań dotychczas nieimplementowanych, które są zawarte w załączonej, skróconej wersji projektu UC48.  Załączony skrócony projekt zawiera:   * uaktualnienie definicji pojazdu zabytkowego,   przepis o elastyczności terminu okresowego badania technicznego.   * przepis o nowym rodzaju działalności gospodarczej w postaci ośrodków szkolenia diagnostów. * Wprowadza tzw. szkolenia „przypominające” (warsztaty) dla diagnostów oraz (seminaria) dla wykładowców OSD i pracowników nadzoru Starostw. * Wprowadza przepis o Krajowym Punkcie Kontaktowym.   Wszystkie te elementy zamykają kwestie implementacji dyrektywy 2014/45/UE do polskiego systemu prawnego, nie budzą kontrowersji strony społecznej, uczestniczącej w konsultacji projektu UC48 i nie generują tak ogromnych wydatków budżetowych w czasach pandemii COVID-19, recesji gospodarki oraz deficytu budżetu państwa. Na pozostałe rozwiązania przyjdzie czas po pandemii koronawirusa i powrocie do normalnego życia. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Przedstawiona, skrócona wersja *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* nie zapewni prawidłowego wdrożenia *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*. |
| **Uwaga ogólna** | Związek Powiatów Polskich | Wskazać należy, że strona rządowa prezentuje ww. projekt zmian w bardzo złym momencie. Stan epidemii stanowi niespotykanie trudny czas dla całego Narodu – począwszy od obywateli i przedsiębiorców, po rząd i samorządy, które skupione są obecnie na opanowaniu skutków COVID-19, organizowaniu sprzętu i opieki dla chorych w szpitalach, nauki zdalnej dla dzieci i młodzieży, pomocy dla przedsiębiorców i pracodawców oraz pracowników. Forsowanie w obecnym czasie dodatkowych „atrakcji” w postaci zmian w systemie przeprowadzania badań technicznych wydaje się być co najmniej nie na miejscu. Trudno jest bowiem wdrażać zmiany prawne i organizacyjne w systemie przeprowadzania badań technicznych w sytuacji, gdy całość sił i środków (w tym środków finansowych) Kraju powinna być kierowana na walkę z pandemią. Oczywiście, Związek Powiatów Polskich rozumie konieczność implementacji *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45 z dnia 3 kwietnia 2014 roku w systemie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/30/WE*, jednak zwracamy uwagę, że aby odpowiedzialnie i skutecznie zrealizować intencje instytucji unijnych, potrzeba spokojnej analizy  i wszechstronnego rozpatrzenia problemu. Na to spokojne i wszechstronne podejście do kwestii zmiany całego systemu, obecnie po prostu nie ma czasu. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy wyjaśnić, że prace nad nową koncepcją systemu badań technicznych pojazdów oraz wstępnym przygotowaniem projektu rozpoczęły się jeszcze w 2019 r., przed wprowadzeniem stanu epidemii. Należy zauważyć, że przebieg procesu legislacyjnego jest procesem długotrwałym i składa się z wielu etapów, a sytuacja epidemiczna może ulec poprawie. |
| **Uwaga ogólna** | Związek Powiatów Polskich | Zważywszy na sytuację epidemii, w jakiej znalazł się Nasz Kraj, apelujemy, by ograniczyć projekt ustawy wyłącznie do elementów wymaganych przez dyrektywę 2014/45/UE. Oprócz takich elementów projekt ustawy zawiera jednak wiele dodatkowych rozwiązań, nie wymaganych przez instytucje unijne, a budzących nasze wątpliwości. Dyrektywa zawiera szereg postulatów, które kraje członkowskie obowiązane są wdrożyć i z którymi nie sposób dyskutować, np. wymogi minimalne dotyczące kompetencji, wyszkolenia i certyfikacji diagnostów, czy dostosowanie pojęć ustawy – Prawo o ruchu drogowym do zakresu pojęciowego dyrektywy. Dlatego też, nie chcąc wstrzymywać i opóźniać prac wdrażających przepisy prawa unijnego, postulujemy ograniczenie projektu jedynie do wprowadzenia zmian wymaganych przez UE. Warto przytoczyć tu niejednokrotnie przytaczaną przez Prezesa Rady Ministrów zasadę Zero plus dot. wdrażania przepisów unijnych do polskiego porządku prawnego,  a oznaczającą implementowanie tylko rozwiązań koniecznych, bez nadinterpretacji i rozwiązań ponadstandardowych. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zauważyć, że *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia *dyrektywy Parlamentu 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*. |
| **Uwaga ogólna + OSR** | Związek Powiatów Polskich | Zaproponowane ograniczenie jest tym bardziej uzasadnione, że zaproponowane rozwiązania są dalekie od ideału. W tym miejscu chcemy podziękować za pochylenie się nad uwagami i propozycjami Związku Powiatów Polskich zgłaszanymi w toku prac legislacyjnych nad nowelizacją ustawy – Prawo o ruchu drogowym pod koniec 2018 roku i docenienie naszego wkładu w prace rządu zawarte w Ocenie Skutków Regulacji. Pozwala to mieć nadzieję, na owocną współpracę w przyszłości i dalsze wysłuchanie naszych uwag – tym bardziej, że dalej deklarujemy aktywną współpracę naszych ekspertów przy planowaniu całościowych zmian w systemie badań technicznych po ustaniu epidemii COVID-19.  Musimy jednak wyjaśnić, że sformułowanie zawarte w Ocenie Skutków Regulacji omawianego projektu jest wadliwe. To co znalazło się w części legislacyjnej nie jest uwzględnieniem naszych wcześniejszych postulatów. Nasza propozycja z 2018 roku dotyczyła nieco odmiennego charakteru zaangażowania TDT w nadzór nad wykonywaniem badań technicznych pojazdów.  Podmiotem odpowiedzialnym za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów miał pozostać starosta. Udział Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego miał ograniczać się do wsparcia ekspercko-doradczego w aspektach, do których został powołany – zatem wyłącznie technicznych. Dokumenty przygotowane przez TDT służyłyby jako dowody w postępowaniach prowadzonych przez starostę, które wydawałby poszczególne decyzje – dotyczące zarówno przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, jak i diagnostów.  Zamiast tego z jednej strony starostowie dalej zostali zobowiązani do samodzielnego badania zgodności wyposażenia stacji kontroli pojazdów z przepisami prawa (podczas gdy z tego punktu widzenia wystarczające byłoby zweryfikowanie zgodności stanu faktycznego z poświadczeniem zgodności), a jednocześnie całość uprawnień orzeczniczych wobec diagnostów zostało przekazanych Dyrektorowi TDT. Wskazanie Dyrektora TDT jako właściwego do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectw kompetencji diagnosty oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu czyni uprawnienia nadzorcze starosty wobec stacji kontroli pojazdów właściwie iluzoryczną. Jest rzeczą oczywistą, że działalność stacji kontroli pojazdów to w istocie działalność zatrudnionych w niej diagnostów, Decyzje dotyczące diagnostów, np. cofnięcie świadectw kompetencji może być równoznaczne z uznaniem, że przedsiębiorca nie spełnia wymogów odnośnie zatrudnienia diagnostów. Starosta w takiej sytuacji zostanie sprowadzony do roli organu potwierdzającego rozstrzygnięcia Dyrektora TDT.  Co więcej – w zaproponowanym rozwiązaniu – Dyrektor TDT będzie zarówno prowadził postępowanie kontrolne względem diagnosty, gromadził materiał dowodowy, formułował zarzuty i na zakończenie wydawał rozstrzygnięcie – „wymierzał karę”. W jednym ręku zostaje zatem połączona rola śledczego, prokuratora i sędziego – co nigdy nie służy dobrze tworzonemu systemowi. Zasadą powinno być równoważenie uprawnień poszczególnych organów – znane również pod anglojęzycznym określeniem *check and balance*.  Nie można przy tym odwoływać do porównania z instytucjami samorządu zawodowego. Samorząd jak sama nazwa wskazuje jest instytucją niezależną od władzy rządowej i składa się z fachowców, osób które na co dzień praktykują dany zawód i zdają sobie sprawę z realiów pracy w danym zawodzie. Na marginesie dodać należy, że w swoich strukturach samorządy mają wyodrębnione role „oskarżyciela” i „sądu”, a zatem jedna osoba nie jest odpowiedzialna za postawienie zarzutu, przeprowadzenie postępowania i wymierzenie kary. W zaproponowanym projekcie Dyrektor TDT ma nieograniczoną władzę nad diagnostami i de facto decyduje kto ten zawód będzie wykonywał, a kto nie.  Oczekujemy zatem, że zostanie na nowo wytyczona linia demarkcyjna między uprawnieniami starosty, a uprawnieniami Dyrektora TDT. Po stronie starosty powinno pozostać wydawanie wszystkich decyzji administracyjnych dotyczących przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów. Po stronie Dyrektora TDT powinny pozostać działania wymagające wiedzy specjalistycznej. Dowody zebrane przez Dyrektora TDT podlegałyby ocenie w toku postępowań prowadzonych przez starostów. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Sformułowanie w OSR zostało poprawione.  Zgodnie z ustaleniami Najwyższej Izby Kontroli, nadzór starostw nad stacjami kontroli pojazdów w zakresie przeprowadzanych badań technicznych pojazdów oraz zatrudnionymi tam diagnostami sprawowany był nierzetelnie i z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa. Powszechnie niewykorzystywanie instrumentów do wykonywania nadzoru sprawiało, że praktycznie system ten nie funkcjonował.  Mając na względzie powyższe oraz, że dyrektywa 2014/45 wyodrębnia nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów, zdecydowano o odciążeniu Starostw od technicznego nadzoru nad samymi diagnostami i w projekcie ustawy zaproponowano powierzenie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych Transportowemu Dozorowi Technicznemu.  Należy zauważyć, że zamiast nadzoru nad diagnostami, starostowie będą pełnić nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów. |
| **Uwaga ogólna + OSR** | Związek Powiatów Polskich | Zaproponowane zmiany będą wymagały znaczących nakładów ze środków publicznych, ocenionych w OSR na przeszło 219 mln zł w skali 10 lat. Przy znacznie mniejszych środkach skierowanych do powiatów z przeznaczeniem na poprawę funkcjonowania systemu nadzoru udałoby się osiągnąć cel ustawy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zauważyć, że kwestie finansowe są tylko jednym z elementów, które przyczynią się do poprawy funkcjonowania systemu nadzoru. |
| **Uwaga ogólna** | Polski Związek Motorowy | Projekt wprowadza szereg kompetencji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego i wynikających z nich decyzji. Brak jest trybu odwoławczego od tych decyzji, poza oczywiście kontrolą sądową decyzji administracyjnych, która może być czasowo dłuższa niż dwa lata, po których przykładowo diagnosta może odzyskać uprawnienie. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Przekazanie zadań Dyrektorowi TDT jest jednoczesnym powierzeniem ministrowi właściwemu ds. transportu funkcji organu II instancji rozpatrującego odwołania od decyzji Dyrektora TDT.  Nowa koncepcja zachowuje zasadę dwuinstancyjności postępowania administracyjnego. |
| **Uwaga ogólna** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw został skierowany do konsultacji publicznych wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji, ale niestety bez projektów aktów wykonawczych. Chcemy zaznaczyć, że zgodnie z zasadami dobrej legislacji wraz z projektem ustawy powinny zostać przedstawione projekty aktów wykonawczych. Dopiero po analizie przepisów uszczegóławiających ustawę, możliwe jest ustalenie pełnego brzmienia nowych obowiązków i wymogów w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów, jak również kosztów ekonomicznych i organizacyjnych projektowanych zmian. Bez znajomości projektów aktów wykonawczych, opinia na temat proponowanych rozwiązań nie będzie kompleksowa, a jedynie fragmentaryczna. To szczegółowe rozwiązania zawarte w rozporządzeniach wraz ze zmianami w ustawie będą stanowiły razem całość proponowanych zmian w systemie badań technicznych pojazdów. Zgłaszając uwagi do projektu ustawy trzeba mieć świadomość, że oceniamy jedynie mały fragment zmian. Dlatego też trudno jednoznacznie ocenić proponowane przez projektodawcę rozwiązania. W ocenie PISKP brak projektów aktów wykonawczych to zasadnicza wada projektu skierowanego do konsultacji publicznych. | **Uwaga została uwzględniona.**  Do projektu ustawy zostaną przygotowane akty wykonawcze i załączone do projektu ustawy w celu skierowania projektu do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów. |
| **Uwaga ogólna** | Grzegorz Krzemieniecki | Jako całość projekt oceniam negatywnie, ponieważ polskie prawodawstwo w bardzo wielu aspektach spełnia wymagania wynikające 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* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25). Tak naprawdę jedynie niektóre elementy dotyczące wdrożenia przedmiotowej dyrektywy nie są obecnie wdrożone.  Zdecydowana większość zapisów dyrektywy 2014/45/UE jest implementowana do polskiego porządku prawnego, natomiast moim zdaniem nie należy pod przykrywką wdrożenia dyrektywy wprowadzać tak daleko idących zmian i restrykcji związanych z prowadzeniem Stacji Kontroli Pojazdów. W momencie, gdy w Polsce wprowadzane są nowe obostrzenia wywołane przez koronawirusa SARS-CoV-2 i wiele podmiotów jest na skraju bankructwa, planowane są wydatki z budżetu państwa przekraczające 200 milionów zł na realizację kontrolowania diagnostów samochodowych. Planowane wydatki dotyczące dotowania z budżetu państwa Transportowego Dozoru Technicznego dotyczą m.in.:   * zakupu 50 pojazdów za 4 miliony zł + koszty serwisu, ubezpieczenia itp. Sięgające prawie milion zł rocznie, * płace dla 148 pracowników na poziomie minimalnym 7400 zł wraz z corocznymi podwyżkami, * zakup oprogramowania dotyczącego SKP i jego wdrożenie za 4 miliony zł, * zakup serwera i sprzętu informatycznego w wysokości 320 000 zł, * zakup laptopa o wartości 4500 zł dla każdego pracownika, * zakup 50 drukarek po 600 zł.   Przewidziano także zakup przyrządów dla pracowników Transportowego Dozoru Technicznego:   * analizator spalin z dymomierzem w cenie 47 000 zł, * opóźnieniomierza z miernikiem w cenie 21 870, * przyrząd do pomiaru przepuszczalności światła w szybach pojazdów za 17 580 zł; * czytnik informacji diagnostycznych za 12 960 zł, * dalmierz i niwelator za 5000 zł.   Wynik finansowy gwarantujący uzyskanie środków publicznych można osiągnąć poprzez przeprowadzenie waloryzacji cen o 100% w tabeli opłat za przeprowadzanie badań technicznych i opatrzyć je mechanizmem indeksowania np. wskaźnikiem inflacji lub wskaźnikiem przyrostu minimalnego wynagrodzenia, bez konieczności pobierania opłat (kar) po wyznaczonym terminie, ponieważ będą one o wiele mniejsze niż zakłada projektodawca. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zauważyć, że *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia *dyrektywy Parlamentu 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*.  Wydatki budżetowe w kwocie około 220 milionów złotych to maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Limity wydatków zostały wskazane od 2022 r. i obejmują 10 pełnych lat (2022–2031). |
| **Uwaga ogólna** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | Jako całość SITK projekt ocenia negatywnie, ponieważ polskie prawodawstwo w bardzo wielu aspektach spełnia wymagania wynikające 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* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25). Tak naprawdę jedynie niektóre elementy dotyczące wdrożenia przedmiotowej dyrektywy nie są obecnie wdrożone.  Zdecydowana większość zapisów dyrektywy 2014/45/UE jest implementowana do polskiego porządku prawnego, natomiast zdaniem SITK RP nie należy pod przykrywką wdrożenia dyrektywy wprowadzać tak daleko idących zmian i restrykcji związanych z prowadzeniem Stacji Kontroli Pojazdów. W momencie, gdy w Polsce wprowadzane są nowe obostrzenia wywołane przez koronawirusa SARS-CoV-2 i wiele podmiotów jest na skraju bankructwa, planowane są wydatki z budżetu państwa przekraczające 200 milionów zł na realizację kontrolowania diagnostów samochodowych. Planowane wydatki dotyczące dotowania z budżetu państwa Transportowego Dozoru Technicznego dotyczą m.in.:   * zakupu 50 pojazdów za 4 miliony zł + koszty serwisu, ubezpieczenia itp. sięgające prawie milion zł rocznie, * płace dla 148 pracowników na poziomie minimalnym 7400 zł wraz z corocznymi podwyżkami, * zakup oprogramowania dotyczącego SKP i jego wdrożenie za 4 miliony zł, * zakup serwera i sprzętu informatycznego w wysokości 320 000 zł, * zakup laptopa o wartości 4500 zł dla każdego pracownika, * zakup 50 drukarek po 600 zł.   Przewidziano także zakup przyrządów dla pracowników Transportowego Dozoru Technicznego:   * analizator spalin z dymomierzem w cenie 47 000 zł, * opóźnieniomierza z miernikiem w cenie 21 870, * przyrząd do pomiaru przepuszczalności światła w szybach pojazdów za 17 580 zł; * czytnik informacji diagnostycznych za 12 960 zł, * dalmierz i niwelator za 5000 zł.   Wynik finansowy gwarantujący uzyskanie środków publicznych można osiągnąć poprzez przeprowadzenie waloryzacji cen tabeli opłat za przeprowadzanie badań technicznych w wysokości proponowanej przez SITK RP (o 100%) i opatrzyć je mechanizmem indeksowania np. wskaźnikiem inflacji lub wskaźnikiem przyrostu minimalnego wynagrodzenia, bez konieczności pobierania opłat (kar) po wyznaczonym terminie od 1 stycznia 2021 roku. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zauważyć, że *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia *dyrektywy Parlamentu 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*.  Wydatki budżetowe w kwocie około 220 milionów złotych to maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Limity wydatków zostały wskazane od 2022 r. i obejmują 10 pełnych lat (2022–2031). |
| **Uwaga ogólna** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie | Jako całość SITK projekt ocenia negatywnie, ponieważ polskie prawodawstwo w bardzo wielu aspektach spełnia wymagania wynikające 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* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25). Tak naprawdę jedynie niektóre elementy dotyczące wdrożenia przedmiotowej dyrektywy nie są obecnie wdrożone.  Zdecydowana większość zapisów dyrektywy 2014/45/UE jest implementowana do polskiego porządku prawnego, natomiast zdaniem SITK RP nie należy pod przykrywką wdrożenia dyrektywy wprowadzać tak daleko idących zmian i restrykcji związanych z prowadzeniem Stacji Kontroli Pojazdów. W momencie, gdy w Polsce wprowadzane są nowe obostrzenia wywołane przez koronawirusa SARS-CoV-2 i wiele podmiotów jest na skraju bankructwa, planowane są wydatki z budżetu państwa przekraczające 200 milionów zł na realizację kontrolowania diagnostów samochodowych. Planowane wydatki dotyczące dotowania z budżetu państwa Transportowego Dozoru Technicznego dotyczą m.in.:   * zakupu 50 pojazdów za 4 miliony zł + koszty serwisu, ubezpieczenia itp. Sięgające prawie milion zł rocznie, * płace dla 148 pracowników na poziomie minimalnym 7400 zł wraz z corocznymi podwyżkami, * zakup oprogramowania dotyczącego SKP i jego wdrożenie za 4 miliony zł, * zakup serwera i sprzętu informatycznego w wysokości 320 000 zł, * zakup laptopa o wartości 4500 zł dla każdego pracownika, * zakup 50 drukarek po 600 zł.   Przewidziano także zakup przyrządów dla pracowników Transportowego Dozoru Technicznego:   * analizator spalin z dymomierzem w cenie 47 000 zł, * opóźnieniomierza z miernikiem w cenie 21 870, * przyrząd do pomiaru przepuszczalności światła w szybach pojazdów za 17 580 zł; * czytnik informacji diagnostycznych za 12 960 zł, * dalmierz i niwelator za 5000 zł.   Wynik finansowy gwarantujący uzyskanie środków publicznych można osiągnąć poprzez przeprowadzenie waloryzacji cen tabeli opłat za przeprowadzanie badań technicznych w wysokości proponowanej przez SITK RP (o 100%) i opatrzyć je mechanizmem indeksowania np. wskaźnikiem inflacji lub wskaźnikiem przyrostu minimalnego wynagrodzenia, bez konieczności pobierania opłat (kar) po wyznaczonym terminie od 1 stycznia 2021 roku. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zauważyć, że *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia *dyrektywy Parlamentu 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*.  Wydatki budżetowe w kwocie około 220 milionów złotych to maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Limity wydatków zostały wskazane od 2022 r. i obejmują 10 pełnych lat (2022–2031). |
| **Uwaga ogólna** | Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych | Brak aktów wykonawczych  Dopiero po analizie przepisów uszczegółowiających ustawę możliwe będzie ustalenie pełnego brzmienia nowych obowiązków i wymogów w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów. Pozwoli to na sformułowanie ostatecznego stanowiska SDCM w przedmiotowej sprawie. Do tego czasu opinia SDCM może być uznana za jedynie częściową, choć jak wskazuje uprzednio SDCM obecnie projekt ocenia pozytywnie i zakłada, że przepisy wykonawcze jedynie poprawią brzmienie projektu i wyjaśnią pojawiające się niekiedy wątpliwości na przykład dotyczące sposobu wykonywania i archiwizacji zdjęć, archiwizacji wyników badań czy tez kalibracji urządzeń. Mając powyższe SDCM wnosi o przedstawienie w możliwie krótkim czasie projektów aktów wykonawczych do projektu opiniowanej ustawy. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Do projektu ustawy zostaną przygotowane akty wykonawcze i załączone do projektu ustawy w celu skierowania projektu do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.  Akty wykonawcze załączone do projektu ustawy mają charakter poglądowy.  Po rozpoczęciu procesu legislacyjnego, projektów rozporządzeń, będą one również podlegały konsultacjom publicznym. |
| **Uwaga ogólna** | Automobilklub Śląski | W czasie gdy Polska znajduje się w kryzysie wywołanym epidemią koronawirusa, wprowadzenie tak daleko idących zmian, bez możliwości przeprowadzenia rzetelnych konsultacji z podmiotami zajmującymi się na co dzień tą działalnością gospodarczą, przy braku możliwości uczestnictwa przedstawicieli środowiska w posiedzeniach komisji sejmowych może doprowadzić do uchwalenia przepisów, które mogą doprowadzić do bankructwa właścicieli SKP a co za tym idzie zwolnień pracowników. Taki scenariusz i wizja przyszłości nikomu nie służy.  Automobilklub Śląski popiera skróconą wersję projektu przesłanego przez stronę społeczną uwzględniającą realizację implementacji dyrektywy 2014/45/UE do polskiego systemu prawnego. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  *Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) został skierowany do konsultacji publicznych z 30-dniowym terminem zgłaszania uwag również do podmiotów, które zrzeszają przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Termin 30 dni jest wystarczającym terminem na zapoznanie się z projektem oraz zgłoszenie uwag. Należy zauważyć, że przedmiotowy projekt ustawy nie zakłada obciążeń finansowych dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Wątpliwość wzbudza stwierdzenie „skrócona wersje projekty przesłanego przez stronę społeczną”, jednakże w opinii MI najprawdopodobniej jest to wersja projektu przekazana przez inne organizacje, do których projekt został skierowany w ramach konsultacji publicznych. Należy podkreślić, że „skrócona” wersja projektu nie zapewni prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2014/45. |
| **Uwaga ogólna** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | Zapowiadane zmiany wyeliminują starostę jako organ nadzorujący przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, a nadzór do którego w projekcie zmian upoważniony będzie starosta w ramach wykonywanych czynności będzie de facto nadzorem pozornym. To samo rzecz można o przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów, bowiem ich rola została w zaproponowanym projekcie zmian sprowadzona do „dającego zatrudnienie” bez możliwości sprawowania nadzoru nad tym co robi pracownik – w tym przypadku diagnosta, mało tego bez ponoszenia odpowiedzialności za to co robią pracownicy choć konsekwencje pracy diagnostów będą już dotyczyły jak najbardziej przedsiębiorców i to ze skutkiem natychmiastowej wykonalności decyzji np. Dyrektora TDT.  Analiza całości projektowanych zmian obnaża intencję tego „pozornego nadzoru” pozostawionego starostom, a wyrażoną wprost zapisami art. 140mc, md, n. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zauważyć, że projekt ustawy nie wprowadza zmian zmniejszających uprawnienia organu nadzoru w zakresie nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów.  Przedsiębiorca ma prawo we własnym zakresie sprawować nadzór nad diagnostą. |
| **Uwaga ogólna** | Dekra Polska | Urzędowe badania techniczne odgrywają kluczową rolę w poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Badania wypadków drogowych przeprowadzone przez DEKRA jednoznacznie wskazują, iż w przypadku ok. 8% zdarzeń drogowych, zły stan techniczny był główną przyczyną ich powstania.  Uwzględniając rozwój motoryzacji oraz nowe rozwiązania techniczne stosowane w pojazdach, system badań technicznych musi być stale przebudowywany i dostosowywany do zmieniających się warunków, dlatego z zadowoleniem Dekra przyjmuje powrót do prac nad ustawą i implementacją dyrektywy 2014/45, do których powinny teraz zostać opracowane projekty aktów wykonawczych, które będą precyzowały zakres i szczegóły planowanych zmian. Pełna ocena skutków i efektów wprowadzanych zmian możliwa jest dopiero po przedstawieniu aktów wykonawczych. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Do projektu ustawy zostaną przygotowane akty wykonawcze i załączone do projektu ustawy w celu skierowania projektu do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.  Akty wykonawcze załączone do projektu ustawy mają charakter poglądowy.  Po rozpoczęciu procesu legislacyjnego, projektów rozporządzeń, będą one również podlegały konsultacjom publicznym. |
| **Uwaga ogólna** | Stowarzyszenie Ekspertów Techniki Motoryzacyjnej i Diagnostów Samochodowych „Ruch Drogowy” | Pozycja diagnosty w ustawie oraz jego rola w poprawie bezpieczeństwa na naszych drogach.  Od wielu już lat umniejsza się rolę diagnosty samochodowego mimo wiedzy i odpowiedzialności którą ma podczas wykonywania swojej pracy. Liczyliśmy na to, że nowe przepisy jak najbardziej wprowadzą szkolenia o których już dawno wszyscy rozmawiali. Liczyliśmy, również na to, że zawód diagnosty zostanie podciągnięty do roli urzędnika. Nie tylko tak się nie dzieje ale jeszcze wprowadzamy nierówne zasady pomiędzy diagnostą a klientem stacji kontroli pojazdów. W projekcie nowych  przepisów dotyczących badań technicznych jest punkt dotyczący możliwości zgłoszenia do Transportowego Dozoru Technicznego, podejrzenia nieprawidłowo wykonanego przeglądu przez diagnostę. Wiąże się z tym kara do 2 tys. zł i powtórny przegląd na koszt diagnosty w obecności pracownika TDT. Jako diagności nie mamy nic przeciw temu zapisowi. Natomiast procedura wzbudza w nas sprzeciw. Klient ma 3 dni by dokonać tego zgłoszenia reklamacyjnego, znając realia rynkowe i społeczne ponowne badanie odbędzie się po kolejnych kilku dniach. W tym czasie można wszystko zmienić, naprawić ale i to jest zrozumiałe. Po takim czasie diagnosta nie będzie w stanie przypomnieć sobie przebiegu badania i ewentualnych uwag.  Podmiot proponuje, aby klient o fakcie reklamacji badania technicznego informował podczas odbioru dokumentacji kończącej proces badania technicznego a diagnosta po takim zgłoszeniu miał możliwość fotograficznego udokumentowania swojej pracy oraz wykonania dokładnego opisu. Pozwoli to wyrównać szanse pomiędzy wykonującym a reklamującym badanie techniczne.  Wskazujemy przy tym, że niejednokrotnie na stacji kontroli pojazdów znajdują się tylko dwie osoby diagnosta i właściciel kontrolowanego pojazdu. Wprowadzenie do Ustawy możliwości zaskarżania badań może doprowadzić do niepotrzebnych wybuchów agresji w stronę diagnosty.  Prosimy zatem, aby w ustawie zaznaczyć oprócz kar dla diagnosty zastrzeżenie, że podczas wykonywania czynności służbowych diagnosta ma statut urzędnika państwowego co wiąże się z reperkusjami prawnymi dla osób nastających na jego osobiste bezpieczeństwo. Podniesie to również prestiż zawodu. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Właściciel lub posiadacz pojazdu powinien wystąpić z wnioskiem do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia badania  Projektowany art. 81c będzie uwzględniał obowiązek zgłoszenia przez właściciela lub posiadacza pojazdu zastrzeżeń dotyczących przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu oraz odnotowanie ich przez diagnostę w wydanym zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym.  Przepis nie wyklucza możliwości dokonania dodatkowego dokumentowania przez diagnostę np. w postaci dokumentacji fotograficznej.  Nie ma przesłanek, aby diagnosta korzystał z ochrony prawnej przewidzianej dla funkcjonariusza publicznego. |
| **Uwaga ogólna** | Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej | Pragniemy zaznaczyć, że skierowany do konsultacji projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw został przedstawiony do konsultacji społecznych bez projektów aktów wykonawczych.  Dopiero po zapoznaniu się i analizie przepisów wykonawczych możliwa jest pełna i wiarygodna ocena zaproponowanych przepisów, a nie tylko ocena kierunków zaproponowanych zmian. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Do projektu ustawy zostaną przygotowane akty wykonawcze i załączone do projektu ustawy w celu skierowania projektu do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.  Akty wykonawcze załączone do projektu ustawy mają charakter poglądowy.  Po rozpoczęciu procesu legislacyjnego, projektów rozporządzeń, będą one również podlegały konsultacjom publicznym. |
| **Uwaga ogólna** | Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej | **Warunki ekonomiczne prowadzenia przedsiębiorstw SKP w szerszym kontekście gospodarczym i polityki państwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.**  Projektodawca zakłada zerowy wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i sektor MSP (p. 7 OSR). Szczególnie w obecnej dobie należałoby skwapliwie wykorzystać każdą możliwość pobudzenia gospodarki. Implementacja Dyrektywy 2014/45/UE doskonale się do tego nadaje. W minionych latach implementację Dyrektywy 2014/45/UE wykorzystano skutecznie do pobudzenia sektora motoryzacyjnego nie tylko w dużych państwach UE np. we Francji i Włoszech, ale również w Bośni i Hercegowinie, Serbii i Czarnogórze. Od pewnego czasu wskazują na to przedstawiciele zarządu EGEA (European Garage Equipment Association), którego STM jest członkiem od 10 lat.  W wyniku wprowadzonych zapisów można spodziewać się większej ilości negatywnych wyników badań (w UE jest to średnio 20-25%, w Polsce jest ich obecnie ok. 3%). Oznacza to nieznaczne zwiększenie przychodów stacji kontroli pojazdów (ok. 5 tysięcy stacji) o dodatkowe badania po usunięciu usterek, zwiększenie dochodów warsztatów samochodowych (ok. 25 tysięcy firm) z tytułu wykonanych napraw producentów podzespołów z tytułu sprzedaży części zamiennych. W dalszej perspektywie korzyść odnieśliby producenci i sprzedawcy samochodów z tytułu zwiększenia sprzedaży nowych pojazdów.  Z drugiej strony Projektodawca nie bierze w OSR pod uwagę wymienionych w załącznikach do implementowanej Dyrektywy wymogów technicznych wobec urządzeń kontrolno-pomiarowych w SKP, które – jeśli zostaną wprowadzone – wymuszą modernizację tego wyposażenia. Podmioty prowadzące stacje kontroli  pojazdów mają więc szansę na zwiększenie ilości badań, lecz będą zobowiązane ponieść koszt dostosowania wyposażenia do wymogów dyrektywy. Wobec tego brak  uwzględnienia przez Projektodawcę potrzeby racjonalizacji opłat za badania techniczne wpłynie de facto negatywnie na sektor MSP pogarszając i tak trudne już warunki prowadzenia działalności. Relatywnie niewielki wzrost opłat byłby silnym impulsem rozwojowym dla około 30 tysięcy polskich firm sektora motoryzacyjnego.  Gdyby uwzględnić szerszy zakres powiązań gospodarczych, można postawić tezę, że podniesienie opłaty za badanie techniczne o kwotę rzędu 5 zł miesięcznie od samochodu (cena około 1 litra paliwa) jest po pierwsze niezauważalne, choćby w kontekście bieżącej inflacji, a poza tym – i co ważniejsze – nie jest zwiększeniem obciążeń, lecz przesunięciem środków z usuwania awarii na zapobieganie im, czyli na wcześniejsze wykrywanie niesprawności mogących skutkować kosztownymi awariami. Stanowiłoby jednocześnie dużą dźwignię finansową wpływającą na rozwój całego polskiego sektora motoryzacyjnego, nie powodując negatywnych skutków społecznych. I tak, można wskazywać na pozytywne aspekty relatywnie częstego i szczegółowego badania technicznego w czterech powiązanych ze sobą obszarach:   1. Profilaktyka kosztowa dla właścicieli pojazdów. Badanie techniczne pozwala np. wykryć nadmierne zużycie łożysk kół, sworzni zawieszenia, końcówek drążków, czego zlekceważenie może doprowadzić nawet do oddzielenia koła od pojazdu. Nadmierne zadymienie w silnikach ZS może świadczyć m.in. o nieprawidłowej pracy układu wtryskowego, co w krótkim czasie może doprowadzić do wypalenia denka tłoka i unieruchomienia silnika. Diagnostyka techniczna zna dziesiątki takich powiązań przyczynowo - skutkowych. Można niezbicie dowieść, że zaniechanie napraw wczesnych objawów usterek przeważnie kończy się znacznie kosztowniejszymi awariami. Wielu usterek we wczesnej fazie kierowcy nie są w stanie samodzielnie wykryć, a stacje kontroli pojazdów są doskonałym miejscem do przeprowadzania takiej diagnozy. Jeśli będą miały na to wystarczająco dużo czasu, a prewencyjny system nadzoru zapobiegnie powstaniu nieprawidłowości, zrobią to najlepiej, jak to możliwe. Trzeba jednocześnie podkreślić, że w Polsce urządzenia do badania hamulców czy luzów w zawieszeniu są rzadkością w warsztatach samochodowych, a stanowią obowiązkowe wyposażenie każdej stacji kontroli. 2. Profilaktyka wypadków drogowych. Wiele usterek ma to do siebie, że zaniedbanie ich usunięcia może przynieść katastrofalne skutki dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Projektodawca zauważa w OSR, że dane polskiej Policji są niemiarodajne w zakresie ilości zdarzeń drogowych spowodowanych przez zły stan techniczny pojazdów. Należy tu przypomnieć chociażby badanie ankietowe wśród policjantów przeprowadzone przez NIK. Policjanci oceniają, że około 10% wypadków ma związek ze stanem technicznym uczestniczących w nich pojazdów. 3. Profilaktyka w zakresie ochrony środowiska naturalnego. Należy tu przywołać wpływ badań technicznych na ograniczenie nadmiernej emisji spalin i wycieków płynów eksploatacyjnych. Można dodać, że regularna ocena stanu technicznego opon zmniejszy częstotliwość występowania poważnych awarii ogumienia, czego skutki w postaci fragmentów rozerwanych opon i pasów bieżnika obserwujemy często na drogach. 4. Zapobieganie wykluczeniu komunikacyjnemu. Oczywistą konsekwencją podjęcia działań zapisanych w Projekcie będzie zwiększenie ilości pojazdów wycofywanych z ruchu i przeznaczonych do złomowania. Jeszcze kilka lat temu fakt taki zwiększyłby zakres wykluczenia komunikacyjnego w mniej zurbanizowanych obszarach, gdyż spodziewany wzrost popytu na usługi transportu zbiorowego byłby zbyt mały dla uruchomienia nowych linii. W wyniku uchwalenia tzw. ustawy pekaesowej stwarzającej warunki do odtworzenia nierentownych połączeń autobusowych, ryzyko to ma szansę ulec w przyszłości zmniejszeniu.   Można spotkać się z argumentem, że gdyby podnieść teraz ceny BT, to powstanie kolejnych tysiąc stacji, więc najpierw należy wprowadzić nowe wymogi, a dopiero potem dyskutować o cenach. Gdyby porównać przyrosty ilości pojazdów i stacji kontroli przez ostatnich kilkanaście lat okaże się, że ilość stacji rośnie proporcjonalnie do ilości pojazdów. Postulowana podwyżka w żadnym razie nie jest tak wysoka, aby prowadzenie stacji stało się nagle inwestycją stricte biznesową jak np. zakup mieszkania na wynajem czy jednostek funduszu inwestycyjnego. Występują tu wysokie bariery wejścia i konieczność prowadzenia przedsięwzięcia w dłuższej perspektywie czasowej. Potrzebny jest specyficzny know-how, na rynku pracy brakuje diagnostów, SKP trudno jest niskokosztowo przekształcić w inną działalność w razie niepowodzenia biznesu. Wobec tego sugerujemy dyskutowanie od razu całego pakietu rozporządzeń wykonawczych, gdyż jeśli najpierw będą wprowadzane obowiązki (i związane z nimi koszty), a dopiero jakiś czas później wyższe opłaty, to niewątpliwie spowoduje to znacznie więcej negatywnych reakcji środowiska wywołanych brakiem pozytywnych perspektyw ekonomicznych, niż wystąpiłoby w przypadku procedowania wszystkich rozporządzeń łącznie.  Reasumując, zwracamy się do Pana Ministra o podjęcie następujących działań:   1. Wprowadzenie do projektu postulowanych w części szczegółowej zmian. 2. Przedstawienie do konsultacji społecznych kompletnego pakietu rozporządzeń wykonawczych. 3. Potraktowanie opłaty za badanie techniczne jako dźwigni ekonomicznej - skutecznego narzędzia pobudzenia rozwoju sektora motoryzacyjnego i ustalenie jej na poziomie zapewniającym możliwość rzetelnego spełniania wymogów Państwa w zakresie dbałości o bezpieczeństwo ruchu drogowego powierzonej przedsiębiorcom prowadzącym stacje kontroli pojazdów. 4. Utworzenie przy Ministrze Infrastruktury stałej, społecznej rady interesariuszy,której zadaniem byłoby wypracowywanie optymalnych rozwiązań w zakresie wdrażania aktów prawnych dotyczących motoryzacji.   Oprócz implementowanej Dyrektywy można tu przywołać dyrektywę w sprawie F-gazów czy wprowadzenie resursu podnośników samochodowych,  gdzie konsultacja z praktykami działalności gospodarczej przyniosłaby bardziej udane wdrożenie przepisów. Pierwszym zadaniem rady mogłoby być opracowanie harmonogramu wdrożenia wymogów technicznych dyrektywy, chociażby poprzez modernizację urządzeń kolejnymi rocznikami produkcji, a nie wszystkich naraz pod koniec okresu przejściowego. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wymagania dotyczące kalibracji wyposażenia kontrolno-pomiarowego nie zostaną wprowadzone w drodze ustawy, tylko 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).  Kwestia opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów jest poza zakresem projektu ustawy.  Do projektu ustawy zostaną przygotowane akty wykonawcze i załączone do projektu ustawy w celu skierowania projektu do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.  Akty wykonawcze załączone do projektu ustawy mają charakter poglądowy.  Po rozpoczęciu procesu legislacyjnego, projektów rozporządzeń, będą one również podlegały konsultacjom publicznym.  Mając na uwadze etap konsultacji publicznych, nie jest zasadne tworzenie stałej, społecznej rady interesariuszy. |
| **Uwaga ogólna** | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | Mając na uwadze wyniki kontroli NIK w tym obszarze, jest konieczne wprowadzenie znacznie szerszych zmian, ale w obecnej kryzysowej sytuacji wywołanej epidemią COVID19 wydaje się wskazane na chwilę obecną, ograniczenie się do rozwiązań wskazanych projekcie (z komentarzami wskazanymi powyżej), które nie nakładają dodatkowych wymagań na stacje kontroli pojazdów i cały ciężar zmian w praktyce przenoszą na administrację rządową. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Tylko część uwag Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego została uwzględniona. |
| **Uwaga ogólna** | Transport i Logistyka Polska | Projektowana ustawa wprowadza bardzo szerokie zmiany w obszarze regulacji 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. Pragniemy jednak zauważyć, że co do zasady, w celu zapewnienia zgodności ustawodawstwa krajowego z ustawodawstwem unijnym, wystarczy aby zmiany, o których mowa, koncentrowały się na trzech elementach, wskazanych w ww. dyrektywie, tj.: nadzór nad przeprowadzaniem badań technicznych i działalnością stacji kontroli pojazdów (SKP), prowadzenie szkoleń dla diagnostów oraz egzaminowanie i nadawanie uprawnień diagnostom. Pozostałe kwestie objęte zakresem przedmiotowym projektowanej ustawy (np. opłaty za badania techniczne po upływie ich terminu), choć istotne dla branży TSL, to jednak nie wymagają transpozycji omawianej dyrektywy, a tym samym nie są niezbędne do jej wdrożenia do prawa krajowego.  Biorąc pod uwagę fakt, iż obecnie pandemia COVID-19 znacznie utrudnia procedowanie projektu omawianej ustawy, w tym uniemożliwia wyrażenie stanowiska w dotychczas przyjmowany sposób i przeprowadzenia szerokiej dyskusji branżowej nt. proponowanych zmian i ich skutków, zwracamy się z prośbą o rozważenie możliwości przełożenia procedowania nad zmianami wykraczającymi poza zakres dyrektywy 2014/45/UE na czas po niniejszej pandemii. Propozycja nasza umożliwi włączenie wszystkich zainteresowanych podmiotów w dyskusję nt. projektowanych przepisów oraz bezpośrednie konsultacje publiczne, umożliwiające wypracowanie kompleksowych, korzystnych rozwiązań dla naszej branży oraz dla szeroko rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projekt ustawy ogranicza się do wdrożenia przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.*  *Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) został skierowany do konsultacji publicznych z 30-dniowym terminem zgłaszania uwag. Termin 30 dni jest wystarczającym terminem na zapoznanie się z projektem oraz zgłoszenie uwag. |
| **Uwaga ogólna** | Prezydent Miasta Krakowa | Pismo w sprawie konsultacji projektu ustawy o *zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym z* dnia 19 października 2020 roku nie zostało zaadresowane do Unii Metropolii Polskich ani do Związku Miast Polskich, których członkiem jest miasto Kraków. Jako gmina na prawach powiatu jesteśmy adresatem projektowanych zmian przepisów w zakresie między innymi sprawowania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. A zatem jeśli Unia Metropolii Polskich i Związek Miast Polskich nie biorą udziału w procesie konsultacji, przesyłam bezpośrednio stanowisko i uwagi do opiniowanego projektu.  Proponowane zmiany zakładają występowanie obok siebie dwóch niezależnych organów nadzorczych. Podział kompetencji pomiędzy starostą kontrolującym przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, a Dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego kontrolującym diagnostów niesie ryzyko braku dostatecznego nadzoru i może prowokować spory kompetencyjne. Dużo lepszym rozwiązaniem jest pozostawienie starostom kompetencji nadzorczych wobec zarówno diagnostów jak i przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, ale z takimi narzędziami i uprawnieniami, jakimi mieliby dysponować pracownicy TDT lub przekazanie Dyrektorowi TDT nadzoru w pełnym zakresie. Gdyby jednak sugestia ta nie znalazła uznania i nie została uwzględniona to zwracam uwagę, na konieczność wprowadzenia możliwości arbitrażu w przypadku sporów kompetencyjnych powstałych w takim podziale zadań. Dotyczy to dualizmu w zakresie kolidujących ze sobą zadań starosty i Dyrektora TDT, o których mowa w proponowanych przez Państwa zmianach. Arbitraż miałby również uzasadnienie w przypadku współpracy tych organów, której reguły i zakres nie zostały ściśle określone w Państwa projekcie. Podsumowując, nasza ocena projektu z 19 października 2020 roku jest negatywna. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Odnosząc się do propozycji pozostawienia starostom kompetencji nadzorczych wobec zarówno diagnostów jak i przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów należy podkreślić, że zgodnie z ustaleniami Najwyższej Izby Kontroli, nadzór starostw nad stacjami kontroli pojazdów w zakresie przeprowadzanych badań technicznych pojazdów oraz zatrudnionymi tam diagnostami sprawowany był nierzetelnie i z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa. Powszechnie niewykorzystywanie instrumentów do wykonywania nadzoru sprawiało, że praktycznie system ten nie funkcjonował.  Mając na względzie powyższe oraz, że dyrektywa 2014/45 wyodrębnia nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów, zdecydowano o odciążeniu Starostw od technicznego nadzoru nad samymi diagnostami i w projekcie ustawy zaproponowano powierzenie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych Transportowemu Dozorowi Technicznemu.  Należy zauważyć, że zamiast nadzoru nad diagnostami, starostowie będą pełnić nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów.  Odnosząc się do propozycji przekazania Dyrektorowi TDT nadzoru w pełnym zakresie należy przypomnieć, że poprzedni *projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo  o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (druk sejmowy nr 2985, 3066 i 3066-A) zakładał takie rozwiązanie. Jednakże,  w dniu 14 grudnia 2018 r. w ramach prac parlamentarnych na etapie trzeciego czytania w Sejmie RP zdecydowano  o zdjęciu *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* z porządku obrad.  Przede wszystkim projekt ustawy jest tak skonstruowany, że nie występuje dualizm zadań i nie kolidują ze sobą zadania starosty i Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. |
| **Uwaga ogólna + dodatkowe przepisy** | Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego | Projekt ustawy jest wznowieniem prac zawieszonych w 2018 roku podczas III czytania projektu ustawy zmieniającej ustawy zmieniającej ustawę – Prawo o ruchu drogowym (UC65) pod przewodnim tytułem prac jako wdrożenie Dyrektywy 2014/45/UE, w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep. Szczegółowa analiza projektu wskazuje, że niestety niezależnie od przepisów implementujących ww. dyrektywę projekt zawiera przepisy zmieniające zasady nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Nowa koncepcja jest co prawda nieznacznie zmieniona w stosunku do poprzedniego projektu z 2018 roku, jednak nadal planuje się zmianę generalną w sprawowaniu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów oraz dodatkowe uciążliwości i bariery wykonywania działalności gospodarczej w tym zakresie.  Czas pandemii i postępującego kryzysu ekonomicznego, który dla stacji kontroli pojazdów jest szczególnie trudny, więc tragiczny dla mikro i małych przedsiębiorców, ponieważ funkcjonujemy w realiach opłat za badania techniczne ustalonych ponad 16 lat temu. Obecnie, kiedy przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów walczą o ich przetrwanie oraz utrzymanie miejsc pracy, projektowane przepisy wskazują na ekonomiczną likwidację tej prywatnej gałęzi działalności gospodarczej. Podniesienie kosztów prowadzenia stacji kontroli pojazdów to ryzyko zamykania czasowego lub na stałe kolejnych stacji. Ponadto proponuje się w tym trudnym czasie całkowite nieuzasadnione duże wydatki z budżetu państwa.  OZPTD jest gotowa do konstruktywnej dyskusji o zmianach w systemie badań technicznych oraz zamianach w nadzorze nad stacjami, jeżeli w ocenie Ministerstwa zachodzi taka potrzeba, jednak obecny czas jest najgorszym z możliwych do prowadzenia takich zmian.  W stacjach kontroli pojazdów nie dzieje się nic złego co wymuszałoby tak pilną legislację w tym obszarze. Stwierdzane nieprawidłowości można skutecznie usuwać oraz ograniczać ich potencjalne negatywne skutki z wykorzystaniem obecnych narzędzi prawnych. Funkcjonująca sankcja w postaci zakazu prowadzenia stacji kontroli pojazdów przez 3 lata jest największą uciążliwością jaka może spotkać przedsiębiorcę w przypadku nie przestrzegania przepisów i zasad wykonywania badań technicznych pojazdów.  Panie Ministrze,  Mając na uwadze trudną sytuację w jakiej znaleźli się przedsiębiorcy prowadzący stację kontroli pojazdów OZPTD wnioskuje o wstrzymanie prac nad proponowaną ustawą w obecnym kształcie.  Rozumiejąc potrzebę pilnej, pełnej implementacji Dyrektywy 2014/45/UE OZPTD wnioskuje o ograniczenie zakresu prac legislacyjnych wyłącznie do przyjęcia przepisów wykonujących zobowiązania Państwa członkowskiego.  OZPTD propozycje takiego projektu ustawy przesłał w załączeniu. Strona społeczna opracowała ten projekt zwracając szczególną uwagę na zapisy dyrektywy, które jeszcze nie znalazły odzwierciedlenia w prawie polskim. Prace w ocenie OZPTD powinny być ograniczone wyłącznie do   1. Dopracowania zgodnie z dyrektywą definicji pojazdu zabytkowego. 2. Wprowadzenia przepisów o uelastycznieniu terminu badania technicznego wprowadzając 30-dniową tolerancję terminu badania na potrzeby ustalenia kolejnego terminu obowiązkowego przeglądu. 3. Wprowadzenia dla diagnostów obowiązkowego szkolenia przypominającego w celu uaktualnienia wiedzy do bieżącego stanu prawnego i postępu technicznego. 4. Uruchomienie nowej działalności gospodarczej – prowadzenie ośrodków szkolenia diagnostów oraz zasad upoważniania ich do prowadzenia szkolenia i nadzoru. 5. Wprowadzenia przepisów o Krajowym Punkcie Kontaktowym w sprawie badań technicznych.   Przesłany projekt w pełni wyczerpuje obowiązki implementacyjne wymienionej dyrektywy w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep.  Panie Ministrze  Szum informacyjny jaki towarzyszy pracom nad zmianami w systemie badań technicznych nie sprzyja wypracowaniu skutecznych rozwiązań w szczególności stanowiących kompromis pomiędzy obowiązkami administracji, a możliwością bezpiecznego i rzetelnego prowadzenia przez przedsiębiorców stacji kontroli pojazdów. Zmiany systemowe będą mogły być wprowadzone w czasach po pandemii, kiedy będzie możliwość normalnych konsultacji i dialogu społecznego, a wprowadzane zmiany nie będą niosły tak wysokiego ryzyka upadku wielu firm tej branży. Przedsiębiorcy transportowi prowadzący stacje kontroli pojazdów uznają także za zasadne, żeby prowadzone prace legislacyjne w tym obszarze były bezpośrednio związane z urealnieniem warunków finansowych wykonywania tej działalności i pilne zwaloryzowanie opłat za badania techniczne pojazdów do kosztów i cen obowiązujących w 2020 roku. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wydatki budżetowe w kwocie około 220 milionów złotych to maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Limity wydatków zostały wskazane od 2022 r. i obejmują 10 pełnych lat (2022–2031).  *Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia *dyrektywy Parlamentu 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*.  Przedstawiona, skrócona wersja *projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* nie zapewni prawidłowego wdrożenia *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*.  *Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48) został skierowany do konsultacji publicznych z 30-dniowym terminem zgłaszania uwag również do podmiotów, które zrzeszają przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Termin 30 dni jest wystarczającym terminem na zapoznanie się z projektem oraz zgłoszenie uwag. Należy zauważyć, że przedmiotowy projekt ustawy nie zakłada obciążeń finansowych dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów  Kwestia opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów jest poza zakresem projektu ustawy. |
| **Uwaga ogólna** | Rada Dialogu Społecznego | **Uchwała nr 93**  **strony pracowników i strony pracodawców**  **Rady Dialogu Społecznego**  **z dnia 28 stycznia 2021 r.**  **w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw**  Na podstawie art. 29 w związku z art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 2232 z późn. zm), uchwala się, co następuje:  **§ 1.**  Minister Infrastruktury opublikował 19 października  2020 r. Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr w wykazie prac programowych i legislacyjnych Rady Ministrów: UC48).  Projekt ustawy stanowi wznowienie zawieszonych w 2018 roku prac nad projektem ustawy zmieniającej ustawę Prawo o ruchu drogowym UC65, będących wdrożeniem Dyrektywy 2014/45/UE, w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep. Strony pracowników i pracodawców Rady Dialogu Społecznego po przeprowadzeniu analizy projektu wskazują, że niestety niezależenie od przepisów implementujących ww. dyrektywę projekt zawiera przepisy zmieniające zasady nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Nowa koncepcja nadal planuje zmianę generalną w sprawowaniu nadzoru na stacjami kontroli pojazdów oraz dodatkowe uciążliwości i bariery wykonywania działalności gospodarczej w tym zakresie.  Czas pandemii i postępującego kryzysu ekonomicznego jest dla stacji kontroli pojazdów szczególnie trudny. Należy nadmienić, że mikro i mali przedsiębiorcy prowadzący te podmioty, funkcjonują w realiach opłat za badania techniczne ustalonych ponad 16 lat temu. Podniesienie kosztów prowadzenia stacji kontroli pojazdów to ryzyko zamykania czasowego lub na stałe kolejnych stacji. Obecnie, przedsiębiorcy je prowadzący walczą o przetrwanie oraz utrzymanie miejsc pracy. Projekt proponuje ponadto nieuzasadnione duże wydatki z budżetu państwa w okresie problemów ze wysokim deficytem finansów publicznych.  Strony pracowników i pracodawców pozostają gotowe do konstruktywnej dyskusji o zmianach w systemie badań technicznych oraz zamianach w nadzorze nad stacjami, jeżeli zachodzi taka potrzeba. Obecny czas jest jednak najgorszym z możliwych do prowadzenia takich zmian. Jednocześnie wskazujemy, że nadchodzące kwartały powinny być okresem zapewnienia stabilności prawnej i podatkowej działania przedsiębiorców i pracowników.  W stacjach kontroli nie dzieje się nic, co wymuszałoby proponowaną pilną zmianę legislację w tym obszarze. Stwierdzane nieprawidłowości można skutecznie adresować z wykorzystaniem obecnych narzędzi prawnych.  Dostrzegamy w projekcie szereg rozwiązań, których przyjęcie zapewni możliwie pełne i prawidłowe wdrożenie dyrektywy 2014/45/UE, jednak w naszej ocenie prace powinny być ograniczone wyłącznie do:   * doprecyzowania zgodnie z dyrektywą definicji pojazdu zabytkowego; * wprowadzenia przepisów o uelastycznieniu terminu badania technicznego, przy wprowadzeniu 30 dniowej tolerancji terminu badania na potrzeby ustalenia kolejnego terminu obowiązkowego przeglądu; * wprowadzenia dla diagnostów obowiązkowego szkolenia przypominającego w celu uaktualnienia wiedzy do bieżącego stanu prawnego i postępu technicznego; * uwzględnienia ważnych i funkcjonujących w systemie prawa dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe jakim są dyplomy mistrzowskie; * uregulowania ośrodków szkolenia diagnostów oraz zasad upoważniania ich do prowadzenia szkolenia i nadzoru; * wprowadzenia przepisów o Krajowym Punkcie Kontaktowym w sprawie badań technicznych.   Mając na uwadze powyższe, wnioskujemy o wstrzymanie prac nad proponowaną ustawą w obecnym kształcie.  Jednocześnie w zakresie implementacji Dyrektywy 2014/45/WE, wnioskujemy o ograniczenie zakres prac legislacyjnych wyłącznie do przyjęcia przepisów wykonujących zobowiązania Państwa członkowskiego na zasadzie EU+0 z zastrzeżeniami przedstawionymi w niniejszym stanowisku.  **§ 2.**  Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia. | **Uwaga została częściowo uwzględniona.**  Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że „*Nowa koncepcja nadal planuje zmianę generalną w sprawowaniu nadzoru na stacjami kontroli pojazdów oraz dodatkowe uciążliwości i bariery wykonywania działalności gospodarczej w tym zakresie*”. Projekt ustawy wprowadza zmiany w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, które zmierzają do ograniczenia kompetencji starostw do kontroli działalności przedsiębiorcy prowadzącego stacje kontroli pojazdów, przez przekazanie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Należy podkreślić, że projekt ustawy nie wprowadza znaczących zmian w zakresie wykonywania działalności gospodarczej  w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.  W trakcie stanu epidemii wywołanej wirusem SARS-CoV-2 Ministerstwo Infrastruktury nie zdecydowało się na wydłużenie terminów badań technicznych dla wszystkich właścicieli lub posiadaczy pojazdów, więc przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów są jedną z branż, którą została najmniej dotknięta kryzysem ekonomicznym związanym z wprowadzeniem stanu epidemii. Odnosząc się do kwestii zmiany opłat za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów informujemy, że prace legislacyjne nad aktami wykonawczymi z zakresu badań technicznych pojazdów, w tym regulującymi wysokość opłat za badania techniczne pojazdów, będą mogły zostać podjęte po prawidłowym wdrożeniu wyżej wymienionej dyrektywy.  Przedstawione przez Radę Dialogu Społecznego propozycje ograniczenia zakresu projektu ustawy nie zapewnią prawidłowego wdrożenia *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. W takim przypadku nie zostanie zrealizowany załącznik V do dyrektywy 2014/45, który ma wpływ na zapewnienie szczegółowego i szczelnego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych.  Kwestie przedstawione przez Radę Dialogu Społecznego takie jak:   1. doprecyzowanie zgodnie z definicją pojazdu zabytkowego; 2. wprowadzenie przepisów o uelastycznieniu terminu badania technicznego, przy wprowadzeniu 30-dniowej tolerancji terminu badania na potrzeby ustalenia kolejnego terminu obowiązkowego przeglądu; 3. wprowadzenie dla diagnostów obowiązkowego szkolenia przypominającego w celu uaktualnienia wiedzy do bieżącego stanu prawnego i postępu technicznego; 4. uregulowanie ośrodków szkolenia diagnostów oraz zasad upoważniania ich do prowadzenia szkolenia i nadzoru; 5. wprowadzenie przepisów o Krajowym Punkcie Kontaktowym w sprawie badań technicznych,   - realizuje *projekt ustawy o zmianie ustawy  – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* (UC48)  Postulat „*uwzględnienia ważnych i funkcjonujących w systemie prawa dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe jakim są dyplomy mistrzowskie*”, został uwzględniony w wymaganiach dotyczących wykształcenia kandydata na diagnostę.  Rada Dialogu Społecznego w uchwale, wnosi o wstrzymanie prac nad proponowanym projektem ustawy w obecnym kształcie oraz o ograniczenie zakresu prac legislacyjnych wyłącznie do przyjęcia przepisów wykonujących zobowiązania Państwa Członkowskiego na zasadzie UE+0. *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.* 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 tym, nie jest możliwe wstrzymanie prac nad projektem ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Konrad Filipiak | **Termin badania technicznego szczególnych kategorii pojazdów**  Dyrektywa daje w pewnym zakresie dowolność w zakresie określania terminów badań technicznych.  W art. 3 terminy i częstotliwość badań czytamy:  1. Pojazdy są poddawane badaniu zdatności do ruchu drogowego co najmniej w następujących odstępach czasu, bez uszczerbku dla okresu elastyczności stosowanego przez państwa członkowskie na mocy ust. 3:  **a) pojazdy kategorii M1 i N1: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata;**  b) pojazdy kategorii M1 użytkowane jako taksówki lub karetki, pojazdy kategorii M2, M3, N2, N3, O3 i O4: rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok;  c) pojazdy kategorii T5 użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata.  **2. Państwa członkowskie określają odpowiednią częstotliwość, z jaką pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm3, należy poddawać badaniu zdatności do ruchu drogowego.**  3. Państwo członkowskie lub właściwe organy mogą określić rozsądny okres, w którym należy przeprowadzić badanie zdatności do ruchu drogowego, nieprzekraczający częstotliwości określonych w ust. 1.  Uwagi:  Wielu ekspertów bezpośrednio łączy częstotliwość (termin) badań technicznych pojazdów z faktycznym stanem technicznym pojazdów w ruchu drogowym. Rzeczywistość jednak nie potwierdza tej tezy. Stan techniczny pojazdów w większości zmienia się na niekorzyść nieproporcjonalnie do upływającego czasu, ale przede wszystkim proporcjonalnie do intensywności ich eksploatacji, obrazem czego są przede wszystkim roczne przebiegi osiągane przez pojazdy. Administracja państwowa ma instrumenty (CEPIK), aby zweryfikować rzeczywiste średnie przebiegi roczne różnych grup pojazdów. Nie posiadam dostępu do takich danych, ale szacuję, że średnie przebiegi roczne niektórych grup pojazdów, a w szczególności motocykli (ze względny na sezonowy charakter eksploatacji) są wielokrotnie niższe niż np. samochodów osobowych, nie mówiąc już o samochodach ciężarowych. W związku z tym właśnie w dyrektywie określono dowolność dla państw członkowskich w określaniu terminów dla kategorii pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e. W związku z tym proponuję zmniejszenie częstotliwości badań technicznych dla tych kategorii pojazdów do chociażby wyjściowych, określonych w dyrektywie dla tych kategorii M1 oraz N1 (wytłuszczone powyżej pod literą „a”). Działanie takie nie będzie miało negatywnego wpływu na BRD. Składa się na to wiele czynników. Oprócz wyżej wspomnianych niższych średnich rocznych przebiegów motocykli i eksploatacji ograniczonej w czasie, wpływ na ich stan techniczny ma również nieporównywalnie wyższa kultura techniczna użytkowników oraz ich świadomość wpływu stanu technicznego przede wszystkim na własne bezpieczeństwo.  Statystycznie również Ministerstwo ma możliwość sprawdzenia, jaki odsetek motocykli nie przechodzi pozytywnie badań technicznych, a myślę, że ilość negatywnych wyników jest nieporównywalnie niższa niż w przypadku samochodów osobowych, nawet w ujęciu proporcjonalnym do ogólnej ilości zarejestrowanych pojazdów.  Jako przykład można podać np. Niemcy gdzie poruszanie się motocyklem jest bardziej popularne niż w Polsce, gdzie państwo więcej uwagi poświęca bezpieczeństwu motocyklistów, a jednak częstotliwość badań technicznych motocykli jest niższa niż w Polsce. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu. |
| **Dodatkowe przepisy** | Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego | W art. 2 ustawy określającym definicje postulujemy zmodyfikowanie treści ust. 10a.  Szkoda istotna – szkodę w zakresie elementów układu nośnego, hamulcowego lub kierowniczego pojazdu mającą wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, kwalifikującą pojazd do dodatkowego badania technicznego i stwierdzoną przez Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny lub zakład ubezpieczeń udokumentowaną przez rzeczoznawcę samochodowego, o którym mowa w art. 79a w związku z otrzymanym zgłoszeniem szkody z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia, o którym mowa w dziale II w grupach 3 i 10 załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. z 2020 r. poz. 895 i 1180).  Opinia rzeczoznawcy samochodowego byłaby dokumentem potwierdzającym uszkodzenie elementów pojazdu, które w zasadniczy sposób wpływają na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Uważamy, że zasadne przywołanie w tym celu rzeczoznawcy samochodowego, którego kwalifikacje potwierdzone są certyfikatem wydanym przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu. |
| **Dodatkowe przepisy** | Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego | W art. 81 proponujemy następujące brzmienie ust. 13:  „W razie powstania trudności w ustaleniu parametrów pojazdu oraz w przypadkach, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt 1-6 badania techniczne mogą być przeprowadzone po uprzednim przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego według art. 79a.”  Powyższa zmiana ma na celu wprowadzenie uregulowania, mającego poprawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym poprzez konieczność przedstawienia opinii rzeczoznawcy samochodowego, diagnoście przed badaniem technicznym w przypadku, gdy zachodzi konieczność wykonania badania technicznego pojazdu po wypadku drogowym, w którym zostały naruszone newralgiczne podzespoły pojazdu (m.in. elementy nośne, zawieszenie, poduszki powietrzne, układ hamulcowy lub kierowniczy), które mają zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo w eksploatacji – również w sytuacji, gdy dokonano w pojeździe zmian konstrukcyjnych. Diagnosta samochodowy bardzo często nie ma pełnej wiedzy ani możliwości technicznych, aby w sposób całkowity skontrolować poprawność naprawy. Diagnosta jest od sprawdzenia stanu technicznego, a nie od ustalania danych i roku produkcji. W przypadku braku jakichkolwiek danych technicznych lub roku produkcji w dokumentach rejestracyjnych przy badaniu technicznym pojazdu wykonywanym po raz pierwszy, niezgodności danych w dowodzie rejestracyjnym lub po zmianach konstrukcyjnych należałoby wprowadzić obowiązek, a nie możliwość wykonania badania technicznego dopiero po przedstawieniu opinii uprawnionego rzeczoznawcy (tak jak np. rzeczoznawcy DEKRY w Niemczech). | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu. |
| **Dodatkowe przepisy** | Polski Związek Motorowy | Jednocześnie, odwołując się do pisma z dnia 22 maja 2020 r. Polski Związek Motorowy chce odnieść się do kwestii uregulowania dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdów sportowych w kontekście wdrażanych zmian w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Powołując się na art. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE, wspomniane są w nim pojazdy wyczynowe, których definicja w rozumieniu PZM jest zbieżna z pojazdami sportowymi nt. których prowadzone są obecnie dyskusje i które mogą być wyłączone z zakresu stosowania ww. dyrektywy. Aby usystematyzować naszą propozycję poniżej przesyłamy proponowaną strukturę zmian w ustawach i rozporządzeniach, które uważamy za konieczne, aby rozwiązać problem zarówno pojazdów sportowych wprowadzanych do obrotu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jak i tych, które stały się pojazdami sportowymi w wyniku modyfikacji pojazdów po wprowadzeniu ich do obrotu.  A. W *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), Polski Związek Motorowy proponuje poniższe zmiany. Mają one na celu:  - wdrożenie definicji pojazdu sportowego;  - powiązanie z pojazdami sportowymi i zawodami sportowymi, w których uczestniczą pojazdy samochodowe, podobnie jak w innych krajach europejskich, osoby prawnej upoważnionej przez Federation Internationale de I’Automobile (FIA) lub Federation Internationale de Motocyclisme (FIM) do ich reprezentowania na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Wyłącznie te dwie organizacje międzynarodowe zajmują się tworzeniem wytycznych dla profesjonalnych rajdów jak również własnych warunków technicznych dla pojazdów, które biorą w nich udział. Ich wyłącznym, upoważnionym reprezentantem na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Polski Związek Motorowy. Tylko takie podejście gwarantuje rozwiązanie problemu właściwej oceny pojazdów sportowych jak i wdrożenie jednolitych standardów zabezpieczenia zawodów sportowych, w których udział biorą pojazdy samochodowe;  - analogicznie do pojazdów zabytkowych, zwolnienie pojazdów sportowych z niektórych wymagań jak również zezwolenie na m.in. nadawanie nr VIN takim pojazdom w które nie zawsze wyposaża je ich producent;  - określenie sposobu dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu sportowego powstałego w wyniku modyfikacji pojazdu wprowadzonego do obrotu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej poprzez analogiczne do pojazdu zabytkowego badanie co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów sportowych (jeżeli ta propozycja zostanie zaakceptowana, PZM może przedstawić projekt rozporządzenia odnośnie takiego badania); alternatywnie kwestia pojazdów sportowych powstałych w wyniku modyfikacji pojazdów wprowadzonych już do obrotu może zostać rozwiązana poprzez specjalną formę odstępstwa od warunków technicznych;  - określenie sposobu dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdu sportowego niewprowadzonego do obrotu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej poprzez dopuszczenie jednostkowe (same zapisy odnośnie wdrożenia dopuszczenia jednostkowego dla pojazdu sportowego są przedmiotem prac w ramach dostosowania prawodawstwa krajowego do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r.);  - określenie sposobu rejestracji pojazdów sportowych oraz ich oznakowania;  - określenie stacji kontroli pojazdów na których pojazdy sportowe będą przechodzić co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów sportowych oraz badania okresowe. Takie podejście umożliwi nieingerowanie w istniejący system stacji kontroli pojazdów a po stronie Polskiego Związku Motorowego będzie przeszkolenie i w rezultacie wskazanie stacji kontroli pojazdów, które będą specjalizować się w pojazdach sportowych.  1) w art. 2 dodaje się pkt 39a w brzmieniu:  39a) pojazd sportowy – pojazd, który spełnia łącznie następujące warunki:  a) jest przeznaczony do rywalizacji w zawodach sportowych, których rodzaj wymusza konieczność przemieszczania się takim pojazdem w ruchu drogowym. Te zawody sportowe są organizowane przez upoważnioną Federation Internationale de l’Automobile (FIA) lub Federation Internationale de Motocyclisme (FIM) osobę prawną, którą na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Polski Związek Motorowy.  b) jest wpisany, na podstawie odrębnych przepisów, do rejestru upoważnionej przez FIA lub FIM osoby prawnej, którą na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Polski Związek Motorowy,  2) w art. 65a w ust. 2 dodaje się po pkt 11 pkt 12 w brzmieniu:  12) w przypadku rajdów, wyścigów i innych zawodów sportowych oraz imprez w których rywalizacja przeprowadzana jest przy wykorzystaniu pojazdów sportowych, zgodę upoważnionej przez FIA lub FIM osoby prawnej, którą na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Polski Związek Motorowy.  3) w art. 66:  a) w ust. 1b w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:  6) sportowego.  b) po ust. 4a dodaje się w ust. 4b w brzmieniu:  4b. Przepis ust. 4 nie dotyczy pojazdu sportowego – w zakresie pkt 1 i 2.  4) w art. 66a w ust. 2 dodaje się po pkt 7 pkt 8 w brzmieniu:  8) sportowego, w którym cecha identyfikacyjna nie została umieszczona.  5) w art. 70zz dodaje się po pkt 1 pkt 1a w brzmieniu:  1a) pojazdów sportowych, które powstały w wyniku modyfikacji pojazdów wprowadzonych do obrotu na terytorium Rzeczpospolitej Polskiej.  6) w art. 72 po ust. 2b dodaje się ust. 2c w brzmieniu:  3b) dodatkowo wymaga się dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań, o których mowa w art. 2 pkt 39a – w stosunku do pojazdów sportowych. Dokument potwierdzający spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 pkt 39a zostanie wystawiony przez upoważnioną przez FIA lub FIM osobę prawną, którą na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Polski Związek Motorowy.  7) w art. 75 zmienia się treść pkt 3 na brzmienie:  3. Zabrania się rejestracji pojazdu złożonego poza wytwórnią, z wyjątkiem pojazdu marki „SAM”, pojazdu zabytkowego oraz pojazdu sportowego.  8) w art. 79 w ust. 4 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:  6) sportowego.  9) w art. 81:  a) po ust. 11a dodaje się ust. 11b w brzmieniu:  11b. Badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi podlega pojazd sportowy, o którym mowa w art. 70zz pkt 1a, przed pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej polskiej.  b) po ust. 16 dodaje się ust. 16a w brzmieniu :  16a. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów sportowych oraz zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu, określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzania badań zdatności tych pojazdów z warunkami technicznymi, wzory dokumentów związanych z tymi badaniami.  10) w art. 83 po pkt 2 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:  3) stacjach kontroli pojazdów wymienionych w pkt 1 i 2, które zostały wskazane przez upoważnioną przez FIA lub FIM osobę prawną, którą na terenie Rzeczypospolitej Polskiej jest Polski Związek Motorowy – w zakresie:  a) okresowego badania technicznego pojazdów sportowych,  b) badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów sportowych.  B. W załączniku do obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2019 r. (poz. 1968) tj. rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach. Polski Związek Motorowy proponuje poniższe zmiany. Mają one na celu:  - ograniczyć ruch pojazdów sportowych wyłącznie do koniecznego zakresu.  1) w § 1 zmienia się jego treść na brzmienie:  § 1. Rozporządzenie określa okresowe ograniczenia oraz zakaz ruchu:  1) pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton, z wyłączeniem autobusów;  2) pojazdów sportowych.  2) w § 2 zmienia się jego treść na brzmienie:  § 2.1. Wprowadza się okresowe ograniczenia ruchu pojazdów, o których mowa w § 1 pkt 1, poprzez zakaz ich ruchu na drogach na obszarze całego kraju, w następujących terminach:  1) od godziny 800 do 2200 w dni ustawowo wolne od pracy:  a) 1 stycznia – Nowy Rok,  b) pierwszy dzień Wielkiej Nocy,  c) drugi dzień Wielkiej Nocy.  d) 1 maja – Święto Państwowe,  e) 3 maja – Święto Narodowe Trzeciego Maja,  f) pierwszy dzień zielonych Świątek,  g) dzień Bożego Ciała,  h) 15 sierpnia – Wniebowzięcie Najświętszej Maryi Panny,  i) 1 listopada – Wszystkich Świętych,  j) 11 listopada – Narodowe Święto Niepodległości,  k) 25 grudnia – pierwszy dzień Bożego Narodzenia,  l) 26 grudnia – drugi dzień Bożego Narodzenia;  2) od godziny 1800 do godziny 2200 w dzień poprzedzający dzień określony w pkt 1 lit. b-j;  3)3) w okresie od najbliższego piątku po zakończeniu zajęć dydaktyczno-wychowawczych albo w piątek, w który kończą się zajęcia dydaktyczno-wychowawczych albo w piątek, w który kończą się zajęcia dydaktyczno-wychowawcze w szkołach do ostatniej niedzieli przed rozpoczęciem zajęć dydaktyczno-wychowawczych w szkołach, z zastrzeżeniem pkt 1 lit. h:  a) od godziny 1800 do godziny 2200 w piątek,  b) od godziny 800 do godziny 1400 w sobotę,  c) od godziny 800 do godziny 2200 w niedzielę,  2. Wprowadza się ograniczenia ruchu pojazdów sportowych, o którym mowa w § 1 pkt 2, poprzez zakaz ich ruchu na drogach na obszarze całego kraju z wyjątkiem:  1) rywalizacji zwodach sportowych, których rodzaj wymusza konieczność przemieszczania się takim pojazdem w ruchu drogowym w trakcie ich trwania. Te zawody sportowe są organizowane przez upoważnioną przez Federation Internationale de I’Automobile (FIA) lub Federation Internationale de Motocyclisme (FIM) osobę prawną, którą na terenie Rzeczypospolittej Polskiej jest Polski Związek Motorowy;  2) dojazdu na ww. zawody sportowe maksymalnie 7 dni przed ich rozpoczęciem oraz powrotu z nich dzień po zakończeniu;  3) uczestnictwa w testach pojazdów sportowych zorganizowanych na zamkniętych w tym celu odcinkach dróg, których przebieg wymusza konieczność przemieszczania się takim pojazdem w ruchu drogowym w trakcie ich trwania;  4) dojazdu na okresowe badanie techniczne;  5) wykonywania jazd testowych pod warunkiem, że wykonuje je przedsiębiorca prowadzący działalność w zakresie badań, produkcji, serwisowania pojazdów sportowych w promieniu 50 km od swojej siedziby.  C. W załączniku do obwieszczenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 27 października 2016 r. (poz. 2022) tj. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, Polski Związek Motorowy proponuje poniższe zmiany. Mają one na celu:  -wyłączenie pojazdów sportowych, analogicznie do pojazdów zabytkowych, spod obowiązywania ww. rozporządzenia z uwagi na specyficzne warunki techniczne Federation Internationale de I’Automobile (FIA) lub Federation Internationale de Motocyclisme (FIM) lub Polskiego Związku Motorowego (PZM), którym muszą one odpowiadać.  1) w dziale I w § w ust. 1 w pkt 4 kropkę zamienia się na średnik i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:  5) pojazdu sportowego.  D. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych, Polski Związek Motorowy proponuje wprowadzić poniższe zmiany. Mają one na celu:  - określenie sposobu rejestracji pojazdu sportowego;  - wdrożenie odmiennych tablic rejestracyjnych dla pojazdów sportowych (fakultatywnie), aby ułatwić ich identyfikację i egzekwować ograniczenia w ich poruszaniu się po drogach;  - zniesienie wymogu posiadania w pojazdach sportowych pełnowymiarowej tablicy rejestracyjnej z przodu pojazdu i zastąpienie jej wzorem innych krajów europejskich, zmniejszoną nalepką w układzie tablicy rejestracyjnej. Jest to konieczne rozwiązanie, ponieważ w pojazdach sportowych, szczególnie kategorii M1, wloty do zderzaków są powiększone w celu lepszego chłodzenia silnika i przez to tablica rejestracyjna o standardowych wymiarach jest niemożliwa do zamontowania.  1) w rozdziale 2 w § 2 dodaje się po ust. 7 ust. 7a w brzmieniu:  7a. W przypadku zgłoszenia do pierwszej rejestracji pojazdu sportowego, do wniosku o rejestrację właściciel pojazdu dołącza:  1) dokument potwierdzający wpisanie Polskiego Związku Motorowego wydany przez Polski Związek Motorowy;  2) jeden z dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy lub zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu sportowego oraz protokół oceny stanu technicznego pojazdu sportowego, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 16a ustawy.  2) w rozdziale 6:  a. w § 26 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:  7) sportowe – do oznaczania pojazdów sportowych.  b. w § 28 po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:  6a. Na tablicy rejestracyjnej sportowej jest wytłoczony numer rejestracyjny barwy czarnej na żółtym tle, składający się z wyróżnika województwa, wyróżnika powiatu i wyróżnika pojazdu, oraz symbol flagi w biało-czarno szachownicę.  c. w § 31 w ust. 2 dodaje się po pkt 5 pkt 5a w brzmieniu:  5a) na tablicach rejestracyjnych sportowych – pierwsza litera stanowi wyróżnik powiatu, następne cyfry lub cyfry i litera stanowią wyróżnik pojazdu tworzony kolejno w układzie: a) dla powiatów z wyróżnikiem jednoliterowym: - dwie cyfry w przedziale od 01 do 99 i litera, - trzy cyfry w przedziale od 001 do 999, b) dla powiatów z wyróżnikiem dwuliterowym: - cyfra w przedziale od 1 do 9 i litera, - dwie cyfry w przedziale od 01 do 99, -litera i cyfra w przedziale od 1 do 9;  d. w § 35 zmienia się treść ust. 1 na brzmienie:  1. Właściciel pojazdu umieszcza na pojeździe tablice rejestracyjne z przodu i z tyłu w miejscach konstrukcyjnie do tego przeznaczonych, z wyjątkiem przyczep, ciągników rolniczych, motocykli, motorowerów i pojazdów sportowych, na których tablicę umieszcza się tylko z tyłu.  3) w rozdziale 7:  a. w § 49 zmienia się jego numerację na § 50 oraz jego brzmienie: na:  § 50. Wzory oznaczeń pojazdów, o których mowa w § 42-49, oraz ich opis są określone w załączniku nr 15 do rozporządzenia.  b. po § 48 dodaje się § 49 w brzmieniu:  § 49. Na pojeździe sportowym (z wyjątkiem motocykli) umieszcza się z przodu pojazdu nalepkę odpowiadającą numerom rejestracyjnym na tablicy rejestracyjnej.  4) w załączniku nr 13 proponuje się poglądowo następujący wzór nalepki wymienionej w propozycji z pkt 3:  Analogiczna do propozycji z pkt 4, ale o zmniejszonych wymiarach 330x85 mm.  E. W rozporządzeniu Ministra Transporty, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 września 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (poz. 966), Polski Związek Motorowy proponuje wprowadzić poniższe zmiany. Mają one na celu:  - określenie sposobu przeprowadzania badania okresowego pojazdów sportowych z powiązaniu z Polskim Związkiem Motorowym. Takie rozwiązanie umożliwi sprawdzenie przez diagnostę wyłącznie koniecznych elementów pojazdu sportowego dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Natomiast Polski Związek Motorowy będzie kontrolować a następnie potwierdzać wpis danego auta do swojego rejestru pojazdów sportowych po przeprowadzeniu kontroli wszystkich specjalistycznych elementów określonych przez przepisy Federation Internationale de l’Automobile (FIA) lub Federation Internationale de Motocyclisme (FIM) lub Polskiego Związku Motorowego (PZM).  1) w § 2 po ust. 2. dodaje się ust. 2a w brzmieniu:  2a. W przypadku pojazdu sportowego wykonuje się zakres badania technicznego pojazdu określony w pkt 0-10.61 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia, stosując warunki techniczne, na podstawie których pojazd został uznany za sportowy. Podstawą do przeprowadzania badania okresowego pojazdu sportowego jest dokument potwierdzający ważność wpisu do rejestru Polskiego Związku Motorowego wydany przez Polski Związek Motorowy.  F. W ustawie z dnia 22 maja 2003 r. - o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Polski Związek Motorowy proponuje się poniższe zmiany. Mają one na celu:  - wdrożenia traktowania pojazdów sportowych analogicznie do pojazdów zabytkowych z uwagi, że poruszają się one okazjonalnie w ruchu drogowym. Ta zmiana będzie znikomym obciążeniem dla systemu ubezpieczeń OC pojazdów ze względu na ich małą ilość. Jest to propozycja fakultatywna.  1) w rozdziale 1 w art. 1 po pkt 11a dodaje się pkt 11b w brzmieniu:  11b) pojazd sportowy - pojazd mechaniczny, o którym mowa w pkt. 10, będący pojazdem sportowym w rozumieniu przepisów ustawy- Prawo o ruchu drogowym.  2) w rozdziale 2 w art. 23:  a. modyfikuje się treść ust. 1a na brzmienie:  1a. Posiadacz pojazdu, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 10 lit. a i pkt 10a, zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem pojazdu, w odniesieniu do którego państwem członkowskim Unii Europejskiej umiejscowienia ryzyka jest państwo Unii Europejskiej, w którym pojazd ma być zarejestrowany, obowiązany jest posiadać ochronę ubezpieczeniową przez cały okres, w którym pojazd jest zarejestrowany, z wyjątkiem zarejestrowanych pojazdów historycznych oraz sportowych. W odniesieniu do pojazdów zarejestrowanych za granicą obowiązek ten trwa przez cały okres pozostawania tych pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.  b. modyfikuje się treść ust. 2 na brzmienie:  2. Przepisy dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych stosuje się także do posiadacza lub kierującego pojazdem mechanicznym, przed jego rejestracją oraz do posiadacza lub kierującego pojazdem historycznym albo pojazdem wolnobieżnym albo pojazdem sportowym, od chwili wprowadzenia tych pojazdów do ruchu.  3) w rozdziale 2 w art. 27:  a. w ust. 1 w pkt 6 kropkę zamienia się na średnik i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:  7) pojazdem sportowym.  b. po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:  5a. Umowę ubezpieczenia krótkoterminowego, w odniesieniu do pojazdów sportowych, można zawrzeć na czas nie krótszy niż 30 dni.  4) w rozdziale 2 w art. 29 w ust. 1:  a) zmienia się treść pkt 1 na brzmienie:  1) najpóźniej w dniu rejestracji pojazdu mechanicznego, z wyjątkiem pojazdów historycznych, pojazdów do jazd testowych i pojazdów sportowych, ale nie później niż z chwilą wprowadzenia pojazdu do ruchu;  b. zmienia się treść pkt 2 na brzmienie:  2) przed wprowadzeniem do ruchu pojazdów, o których mowa w art. 2 pkt 10 lit. b, oraz pojazdów historycznych i pojazdów sportowych;  5) w rozdziale 2 w art. 39 w ust. 3 zmienia się treść pkt 2 na brzmienie:  2) przed zarejestrowaniem pojazdu mechanicznego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 10 lit. a, oraz pojazdu historycznego i pojazdu sportowego, przy czym rozpoczęcie okresu odpowiedzialności nie może nastąpić później niż z chwilą rejestracji pojazdu lub przed wprowadzeniem pojazdu do ruchu; | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Uwaga wykracza poza zakres projektu ustawy.  Odnosząc się do powołania na art. 2 dyrektywy 2014/45 należy wskazać, że artykuł pozostawia państwom członkowskim możliwość wyłączenia pojazdów, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych.  Należy zwrócić uwagę na art. 65 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* zgodnie z którym zawody sportowe, rajdy, wyścigi, przewóz osób kolejką turystyczną i inne imprezy, które powodują utrudnienia w ruchu lub wymagają korzystania z drogi w sposób szczególny, mogą się odbywać pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa porządku podczas trwania imprezy oraz uzyskania zezwolenia na jej przeprowadzenie. |
| **Dodatkowe przepisy** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji | W tym miejscu zwracamy uwagę na bezwzględną konieczność podjęcia zmian art. 140mb w trybie pilnym. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W katalogu badań dodatkowych określonych w art. 81 ust. 11 ustawy, PISKP proponuje wpisanie nowego rodzaju badania dodatkowego: „sprawdzenie stanu technicznego pojazdu zarejestrowanego za granicą”. Badanie takie nie byłoby przesyłane do CEP. Wykonywane byłoby celem potwierdzenia stanu technicznego pojazdu dla pojazdów zarejestrowanych za granicą, których posiadacze nie są w stanie lub nie mogą wykonać okresowego badania technicznego w kraju rejestracji pojazdu. Epidemia koronawirusa ujawniła problem z badaniami technicznymi pojazdów zarejestrowanych za granicą, którym skończyła się ważność okresowego badania technicznego w kraju ich rejestracji. Posiadacze takich pojazdów często nie mogą wrócić do swojego kraju, żeby takie badanie wykonać, a w Polsce brak jest prawnej możliwości przedłużenia terminu ważności badania pojazdom zarejestrowanym poza terytorium RP. PISKP nadmienia, że w niektórych krajach członkowskich istnieje możliwość przeprowadzenia takich badań. Także względy bezpieczeństwa w ruchu drogowym przemawiają za tym, aby pojazdy faktycznie poruszające się na terenie Polski były kontrolowane. Nowy rodzaj badania nie zwalniałby posiadacza pojazdu z obowiązku wykonania okresowego badania technicznego w kraju rejestracji, a jedynie potwierdzał sprawność techniczną pojazdu w sytuacji gdy wykonanie badania okresowego jest niemożliwe. Kwestia ta w ocenie PISKP wymaga jeszcze dodatkowych uzgodnień, a tą uwagą PISKP chce jedynie zasygnalizować istniejący obecnie problem. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy.  Należy wyjaśnić, że możliwość wprowadzenia dopuszczalności wykonania okresowego badania technicznego pojazdu zarejestrowanego w jednym z państw UE, w innym państwie członkowskim najpierw powinna zostać uregulowana odpowiednio (szczegółowo) na poziomie UE. |
| **Dodatkowe przepisy** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 81 ust. 6, PISKP proponuje doprecyzować zasady wyznaczania badań technicznych:  „6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania, a następnie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu przewożącego towary niebezpieczne, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie od 5 do 9 wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu uprzywilejowanego oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, pojazdu przedstawionego do badania po upływie wyznaczonego terminu, które podlegają corocznym badaniom technicznym.”.  Dotychczasowa norma od czasu jej wprowadzenia w obecnym brzmieniu przedstawionym w 2009 r, do dnia dzisiejszego rodzi problemy interpretacyjne. Diagności w sposób powszechny popełniają błędy w jej stosowaniu, albowiem nie jest ona dla nich jednoznaczna i podlega różnym interpretacjom w zakresie określania terminu następnego badania technicznego, gdy pojazd zostanie przedstawiony już po upływie 3 lat od dnia pierwszej rejestracji. Propozycja PISKP określa także, że w przypadku gdy posiadacz pojazdu spóźni się z wykonaniem badania w terminie, to diagnosta wyznaczy dla jego pojazdu zawsze roczny termin badania. Proponowana zmiana przepisów jest bardziej klarowna i nie powinna rodzić problemów interpretacyjnych.  Dodatkowo PISKP postuluje o usunięcie przecinka w zadaniu: „przewozu osób w licznie od 5 do 9, wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego osób”, ponieważ zasadniczo wpływa na treść i powoduje różne interpretacje tego zapisu. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zasady wyznaczania terminów przeprowadzania badań technicznych dla określonych pojazdów nie są przedmiotem projektu ustawy przekazanego do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych. Zaproponowana zmiana przepisów w sposób znaczący zmienia dotychczasowe praktyki wyznaczania terminu następnego okresowego badania technicznego. Nie jest to intencją projektodawcy dlatego propozycja wykracza poza zakres projektu ustawy.  Częstotliwość przeprowadzania okresowego badania technicznego została określona w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* w systemie 3-2-1 dla pojazdów kat M1 i N1, co oznacza, że Rzeczpospolita Polska ma określone inne częstotliwości niż w dyrektywie 2014/45, ale mieszczą się one w zakresie przewidzianym przez dyrektywę.  Odnosząc się do kwestii dopisania do art. 81 ust. 6 ww. ustawy „pojazdu przedstawionego do badania po upływie wyznaczonego terminu”, należy zauważyć, że corocznemu badaniu technicznemu będzie wówczas podlegał zarówno pojazd przedstawiony tylko jeden dzień po wyznaczonym terminie jak również pojazd przedstawiony pół roku po wyznaczonym terminie. Taka propozycja nie może zostać uwzględniona. |
| **Dodatkowe przepisy** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | PISKP proponuje dodanie art. 83ag w brzmieniu:  „Art. 83ag. Podmiotowi prowadzącemu stację kontroli pojazdów, zabrania się:  1) reklamowania stacji kontroli pojazdów oraz ich działalności z wyłączeniem informowania o oznaczeniu firmy przedsiębiorcy lub nazwy podmiotu i adresie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie stacji kontroli pojazdów, godzinach pracy stacji kontroli pojazdów i zakresie wykonywanych badań technicznych, a także oznaczenia dojazdu do stacji kontroli pojazdów;  2) pobierania opłat za wykonanie badania technicznego pojazdów w wysokości innej niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 3;  3) oferowania korzyści materialnych lub nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego pojazdu lub w powiązaniu z tym badaniem.”  W konsekwencji wprowadzenia tego zapisu, należy w art. 83b ust. 2 pkt 3 dodać lit. d w brzmieniu:  „d) naruszył zakazy, o których mowa w art. 83ag.”  PISKP postuluje wprowadzenie zapisów, które ograniczą nieuczciwą konkurencję na rynku SKP, które były postulowane przez naszą organizację już wielokrotnie. Uważamy, że SKP powinny skupić się na jakości przeprowadzanych badań a użytkownik pojazdu nie powinien wybierać stacji kontroli pojazdów ze względu na oferowanie dodatkowych korzyści w powiązaniu z badaniem. Naruszenie zakazu będzie powodować w każdym przypadku wydanie przez starostę decyzji o zakazie wykonywania działalności gospodarczej.  Również ustawodawca wielokrotnie wskazywał na potrzebę zlikwidowania wręczania tzw. gadżetów. Proponowane wyżej zapisy wychodzą naprzeciw intencji ustawodawcy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy.  Ponadto nie można zgodzić się z argumentacją, że wprowadzenie proponowanych przepisów zakazujących reklamowania się stacji kontroli pojazdów „będzie powodować w każdym przypadku wydanie przez starostę decyzji o zakazie wykonywania działalności gospodarczej.”. |
| **Dodatkowe przepisy** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | Pomimo, że nie jest to przedmiotem tej nowelizacji, PISKP proponuje modyfikację zapisu art. 80bc ustawy: „80bc. W przypadku braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, spowodowanego przyczynami niezależnie od podmiotu, wprowadzenia danych dokonuje się niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych od dnia, w którym powstał obowiązek ich wprowadzenia albo po ustaniu przyczyny, która uniemożliwiała wprowadzenie danych.”  Obecne uregulowanie pozwalające na działanie w trybie awaryjnym tylko przez 3 dni niezależnie od przyczyny braku możliwości wprowadzenia danych do ewidencji, ze względu na znaczące opóźnienia w przyznawaniu certyfikatów podmiotom prowadzącym stacje kontroli pojazdów przez Centralny Ośrodek Informatyki powoduje, ze przedsiębiorcy muszą zaprzestać wykonywania badań nawet na kilkadziesiąt dni. Możliwość pracy stacji kontroli pojazdów nie dłużej niż 3 dni w trybie awaryjnym okazała się niewystarczająca. Ustawodawca nie przewidział, że niedostępność SKP w systemie może trwać znacznie dłużej, często również z przyczyn niezależnych od samej stacji. W konsekwencji podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów ponoszą wymierne negatywne skutki finansowe obecnej organizacji systemu wydawania certyfikatów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. Artykuł 80bc *ustawy z dnia 20 czerwca  1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* należy do właściwości Ministra Cyfryzacji.  Przepis ten dotyczy nieprzewidzianych sytuacji awaryjnych, które uniemożliwiają przekazanie danych przez podmiot obowiązany. Termin 3 dni jest absolutnym minimum, który ustawodawca określił dla usunięcia awarii i przekazania danych. Dane po badaniu technicznym są kluczowe dla dopuszczenia pojazdu do ruchu w przypadku kontroli drogowej, w szczególności w kontekście możliwości poruszania się po drogach bez konieczności posiadania przy sobie dowodu rejestracyjnego. Tzw. tryb awaryjny powinien więc być sytuacją wyjątkową, a nie standardowym trybem postępowania stacji kontroli pojazdów. |
| **Dodatkowe przepisy** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W art. 83 ust. 1 pkt 1 PISKP proponuje zmianę brzmienia lit. a oraz dodanie lit. d w brzmieniu:  „a) okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem lit. c i d,”  „d) badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych bez względu na dopuszczalną masę całkowitą poza stacją kontroli pojazdów, jeżeli podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1 w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzania takich badań.”  Alternatywnie:  „a) okresowego badania technicznego pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem lit. c i d,”  „d) badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych bez względu na dopuszczalną masę całkowitą, jeżeli podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1 w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzenia takich badań.”  W art. 83 ust. 1 pkt 2 dodaje się lit. d w brzmieniu:  „d) badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów, jeżeli podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 1 w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzania takich badań.”  Zgodnie z art. 2 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE Państwa Członkowskie mogą wyłączyć z zakresu jej stosowania pewne grupy pojazdów w tym te użytkowane do celów rolniczych, ogrodniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa jedynie na terytorium danego Państwa Członkowskiego i głównie na obszarze prowadzenia takiej działalności, w tym na drogach polnych, leśnych lub na polach rolniczych.  Mając powyższe na uwadze należy zauważyć, że zapis ten daje podstawą prawną, ale i jednocześnie jedynie możliwość, wykonania badania technicznego przedmiotowych grup pojazdów poza stacjami kontroli pojazdów.  Warto zatem rozważyć umożliwienie podstawowym stacjom kontroli pojazdów badania ciągników i przyczep rolniczych powyżej 3,5 t dmc, ale rzeczywiście wykorzystywanych dla celów rolniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa.  Wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów, które wykonywałyby badania ciągników rolniczych poza stacją kontroli pojazdów, musiałyby być określone odrębnie w rozporządzeniu wykonawczym. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W związku z informacjami od osób zajmujących się motosportem, PISKP pragnie zwrócić uwagę, że obecne przepisy prawa jak również obecnie projektowane normy nie uwzględniają warunków technicznych takich pojazdów. Powszechnie w rajdach samochodowych pojazdy takie poruszają się także po drogach publicznych. W ocenie PISKP zachodzi konieczność jasnego uregulowania warunków technicznych (ewentualnego ich wyłączenia) dla takich pojazdów oraz kryteriów oceny ich bezpieczeństwa w związku z tym, ze są one badane na SKP. Obecnie w tym zakresie występuje zasadnicza luka prawna. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W związku z rozbieżnościami dotyczącymi wymagań technicznych dla czterokołowców i ciągników rolniczych, PISKP pragnie zwrócić uwag na konieczność dostosowania art. 2 pkt 42b, 42c i pkt 44 oraz załącznika nr 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Wymaganie to wynika z konieczności implementacji niektórych zapisów (wyznaczenie organów, organizacja nadzoru rynku itp.) rozporządzeń (UE) nr 167/2013, 168/2013 i 2018/858 do polskiego systemu prawnego. Brak spójności przepisów w tym zakresie, sprawia wiele kłopotów przy dopuszczaniu do ruchu przez SKP pojazdów tego typu. PISKP pragnie zwrócić uwagę, że Ministerstwo samo zasygnalizowało istnienie problemu i konieczność wprowadzenia zmian w piśmie z dnia 10 lipca 2020 r. (znak sprawy: DTD-4.4400.159.2020.MK.1) | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | Dodaje się art. 86c w brzmieniu:  „Art. 86c. W celu realizacji zadań określonych w ustawie dotyczących stacji kontroli pojazdów i badań technicznych pojazdów, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego współdziała z organami samorządu terytorialnego jak również z organizacjami zrzeszającymi podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów.”  Proponowane rozwiązanie jest analogiczne do tego, które funkcjonuje obecnie na podstawie art. 67 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Bazując na tych przepisach Główny Inspektor Transportu Drogowego już w 2009 r. powołał Społeczną Radę Konsultacyjną w skład której wchodzą przede wszystkim organizacje zrzeszające przewoźników drogowych. Do zadań rady należy m.in. opiniowanie aktów prawnych dotyczących warunków wykonywania przewozu drogowego, przygotowywanie opinii i sugestii na rzecz zmian obowiązujących przepisów, zgłaszanie postulatów zmierzających do usprawnienia przewozu drogowego, wymiana informacji w sprawach istotnych dotyczących problematyki przewozu drogowego, a także bezpieczeństwa w ruchu drogowym.  Przyjęta tak formuła sprawdziła się i przyczyniła się do poprawy jakości wykonywania przewozów drogowych.  W ocenie PISKP podobne rozwiązania powinny funkcjonować w obszarze badań technicznych pojazdów. Mogłaby być powołana społeczna rada konsultacyjna działająca przy Dyrektorze TDT, która pełniłaby podobne funkcje jak ta działająca przy GITD. Przyczyniłoby się to do poprawy jakości badań technicznych, ujednolicenia stosowania przepisów prawa, partnerskiej współpracy pomiędzy stroną społeczną a organami administracji publicznej, co w konsekwencji wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projektowany art. 83m zakłada, że organy nadzoru współpracują ze sobą w zakresie niezbędnym do prawidłowej realizacji powierzonych im zadań, czyli w tym przepisie jest już zawarta współpraca Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z organem samorządu terytorialnego jakim jest Starosta. Należy zwrócić uwagę, że organizacje zrzeszające przewoźników drogowych zostały umocowane w *ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* do konkretnych zadań, np. wydawania opinii, dlatego zostały wymienione w art. 67 ust. 2 do współdziałania z Inspekcją. Natomiast, aby organizacje zrzeszające podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów mogły zostać umocowane w ustawie do współdziałania z innymi podmiotami powinny również pełnić określone funkcje m. in. w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym*. |
| **Dodatkowe przepisy** | Grzegorz Krzemieniecki | W dyrektywie wskazuje się na ustanowienie niezależności ekonomicznej i personalnej diagnosty, niestety stwierdzić należy, że projekt ich praktycznie nie zawiera. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projekt ustawy wprowadza rozwiązania, które przyczyniają się do zagwarantowania niezależności diagnosty. |
| **Dodatkowe przepisy** | Grzegorz Krzemieniecki | Departament Prawny Ministra ds. transportu w swoim stanowisku wskazał, że należy wyznaczać termin na kolejny dzień roboczy, gdy wyznaczony termin przypada na dzień wolny od pracy, niedzielę lub świąteczny. Od wielu lat w ustawie - Prawo o ruchu drogowym podane jest wyznaczanie terminów niezgodnie z dyrektywą. Wyroki sądowe potwierdzają, że w sprawach nieuregulowanych w ustawie – Prawo o ruchu drogowym należy stosować przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. Wystarczy jednym artykułem rozwiązać problem wyznaczania terminów nie tylko w rozdziale 3, ale w całej ustawie, tak jak to zostało określone w oddziale 5 w art. 65i. Wprowadzenie odesłania w ustawie – Prawo o ruchu drogowym do Kodeksu postępowania administracyjnego determinowałoby wszystkich do jednakowego wyznaczania np. terminów badań technicznych w urzędach i stacjach kontroli pojazdów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Grzegorz Krzemieniecki | Są jeszcze inne kwestie zgłaszane przez różne podmioty wymagające nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, niestety pominięte w projekcie ustawy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projekt ustawy ogranicza się do wdrożenia przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.* |
| **Dodatkowe przepisy** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie | Są jeszcze inne kwestie zgłaszane przez różne podmioty wymagające nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, niestety pominięte w projekcie ustawy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projekt ustawy ogranicza się do wdrożenia przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.* |
| **Dodatkowe przepisy** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | Są jeszcze inne kwestie zgłaszane przez różne podmioty wymagające nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, niestety pominięte w projekcie ustawy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projekt ustawy ogranicza się do wdrożenia przepisów *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE.* |
| **Dodatkowe przepisy** | Grzegorz Krzemieniecki | Zamiast rozbudowywania struktur organizacyjnych TDT w Warszawie warto się zastanowić nad połączeniem ITD., UDT i TDT w jeden urząd z oddziałami w każdym województwie – szczegóły w załączniku. Według mojej oceny są warunki, aby obecnie taką reorganizację przeprowadzić, aby znacznie nie uszczuplać środków publicznych teraz i w przyszłości.  Załącznik:  Struktura organizacyjna utworzenia nowego urzędu podległego Ministrowi ds. Transportu w wyniku połączenia ITD., UDT i TDT  1. Ministerstwo Infrastruktury – Krajowa Administracja Dozoru, Komunikacji i Transportu (KADKiT)  Jednostki Krajowej Administracji Dozoru, Komunikacji  i Transportu:   1. Dolnośląski Urząd Dozoru, Komunikacji  i Transportu; 2. Kujawsko-pomorski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 3. Łódzki Urząd Dozoru, Komunikacji  i Transportu; 4. Lubelski Urząd Dozoru, Komunikacji  i Transportu; 5. Lubuski Urząd Dozoru, Komunikacji  i Transportu; 6. Małopolski Urząd Dozoru, Komunikacji  i Transportu; 7. Mazowiecki Urząd Dozoru, Komunikacji  i Transportu; 8. Opolski Urząd Dozoru, Komunikacji  i Transportu; 9. Podlaski Urząd Dozoru, Komunikacji  i Transportu; 10. Pomorski Urząd Dozoru, Komunikacji  i Transportu; 11. Podkarpacki Urząd Dozoru, Komunikacji  i Transportu; 12. Śląski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 13. Świętokrzyski Urząd Komunikacji i Transportu; 14. Warmińsko- Mazurski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu; 15. Wielkopolski Urząd Dozoru, Komunikacji  i Transportu; 16. Zachodniopomorski Urząd Dozoru, Komunikacji i Transportu.   2. Krajowa Informacja Dozoru, Komunikacji i Transportu (KIDKiT) jest jednostką Krajowej Administracji Dozoru, Komunikacji i Transportu, powołuje się w celu:   1. zapewniania jednolitej i powszechnie dostępnej informacji prawa dozoru, komunikacji  i transportu, w tym jej przetwarzanie  i udostępnianie; 2. prowadzenie spraw dotyczących interpretacji indywidualnych przepisów prawa dozoru, komunikacji i transportu; 3. prowadzenie działalności informacyjnej  i edukacyjnej w zakresie przepisów prawa, dozoru, komunikacji i transportu; 4. realizacji polityki kadrowej i szkoleniowej w Krajowej Informacji Dozoru, Komunikacji  i Transportu; 5. identyfikowanie obszarów zagrożeń mogących mieć wpływ na prawidłowość wykonywania obowiązków prawa dozoru, komunikacji  i transportu; 6. wykonywanie innych zadań określonych w odrębnych przepisach.   Zadania są wykonywane przez Dyrektora Krajowej Informacji Dozoru, Komunikacji i Transportu.  3. Służba Dozoru, Komunikacji i Transportu – organ prawa dozoru, komunikacji i transportu wchodzący w skład struktury Krajowej Administracji Dozoru, Komunikacji i Transportu; jest organem ścigania, a funkcjonariusze dysponują bronią palną.  Uzasadnienie  Utworzenie struktur wg podanego schematu i rozwinięcie z podziałem na odpowiednie jednostki kompetencyjne, przyczyni się do skuteczniejszego nadzoru, kontroli  i egzekwowania stanowionego prawa, pewności prawa na wielu poziomach w zakresie stosowania przymiotów sprawnego państwa, a więc funkcjonalności i pomocniczości, skuteczności, spójności i przejrzystości, efektywności i dostępności, sprawiedliwości i praworządności, bezpieczeństwa. Dotyczyć będzie organów administracji rządowej i samorządowej, obywateli i przedsiębiorców. Spowoduje znaczne odciążenie Policji w zakresie wykrywania wykroczeń oraz ścigania ich sprawców. W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych usprawni podejmowanie wiążących decyzji ze strony Ministra ds. Transportu w sferze dozoru, komunikacji i transportu – dotyczy wielu podległych i nadzorowanych instytucji.  Reformowanie państwa, a nie totalna obstrukcja pogarszająca efektywność rządzenia powinna być ideą „dobrej zmiany”. Jest taki dokument „Sprawne Państwo 2020”, z opisów w nim zawartych i przedstawionej analizy wynika w jakim kierunku należy iść, aby stworzyć sprawne państwo.  Prawodawca sam musi rozstrzygnąć, czy zmienić kierunek tworzenia odpowiednich struktury oraz dokonać zmian przepisów w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych | Podniesienie ceny za badania techniczne  Omawiany projekt zmiany ustawy nakłada na stacje kontroli pojazdów kolejne obowiązki. Jednocześnie stawki za badania techniczne pozostają na tym samym poziomie od 2004 roku. Ich wysokość określa minister właściwy ds. transportu (czyli obecnie Minister Infrastruktury) na podstawie art. 84a ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.).  Pomimo znacznej zmiany warunków prowadzenia działalności gospodarczej, opłata ta w zasadzie się nie zmieniła – jedyne zmiany, jakie w tym rozporządzeniu zachodziły, były związane z określeniem opłaty za nowe badania lub czynności na stacjach kontroli pojazdów. Nie chcąc powtarzać tutaj szeroko argumentowanych postulatów środowisk reprezentujących Stacje Kontroli Pojazdów SDCM wskazuje, że rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za badania techniczne nie jest dostosowane do aktualnych warunków gospodarczych. Nie uwzględnia obecnych kosztów prowadzenia SKP i przeprowadzania badań (wynagrodzenie pracowników, koszty utrzymania obiektu, energii, zużycia urządzeń i wiele innych. Co popycha SKP do pobieżnych badań, aby małe jednostkowo zyski zrekompensować liczbą badań, a to rzutuje na poprawność prowadzonej kontroli pojazdów. Dobrze widzianym krokiem byłoby wprowadzenie zmian w stawkach równocześnie z wejściem w życie przepisów omawianego projektu lub w pierwszym możliwym terminie. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie | SITK RP proponuje, aby od 1 stycznia 2021 r. wprowadzić do porządku prawnego wysoki mandat karny za brak obligatoryjnego ważnego badania technicznego pojazdu – zapewne wówczas wielu właścicieli pojazdów będzie zdecydowanie bardziej dbało, aby pojazdy były przedstawiane do przeprowadzanych okresowych badań technicznych w określonych terminach. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu. Kwestie mandatów karnych należą do właściwości Ministra do Spraw Wewnętrznych  i Administracji. |
| **Dodatkowe przepisy** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | **SITK RP proponuje modyfikacje zmian w art. 13:**   1. ust. 1 – 3 otrzymują brzmienie:   „1. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy wchodzący na przejście lub znajdujący się na przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.  2. Pieszy przechodzący przez jezdnię na skrzyżowaniu ma pierwszeństwo przed pojazdem skręcającym z drogi poprzecznej. Przepis dotyczy także skrzyżowań, na których przejście nie zostało wyznaczone.  3. Przechodzenie przez jezdnię, poza przejściem dla pieszych, jest dozwolone tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni iść drogą najkrótszą, prostopadle do osi jezdni.”  **Uzasadnienie**  Zmiana w ust. 1 ma na celu korelację przepisów dotyczących praw i obowiązków pieszych na przejściach z przepisami dotyczącymi praw i obowiązków kierujących pojazdami zbliżających się do przejścia określonymi w proponowanym art. 26 ust. 1.  Zmiana w ust. 2 i 3 ma na celu:   * Korelację przepisów dotyczących praw i obowiązków pieszych na przejściach  z przepisami zawartymi w art. 26 ust. 2. dotyczącymi praw i obowiązków kierujących pojazdami skręcającymi na skrzyżowaniu wobec pieszych przechodzących przez drogę poprzeczną.   Rezygnację z przepisu zabraniającego przechodzenia przez jezdnię poza przejściem,  w odległości mniejszej niż 100 m od skrzyżowania. Wydaje się, że przepis wskazujący, że *przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych, jest dozwolone tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów*, jest wystarczający dla zapewnienia bezpieczeństwa. Nie jest istotne czy przechodzenie odbywa się w odległości 80 m czy 120 m od skrzyżowania. W szczególności na drogach o ruchu uspokojonym, w strefach ograniczonej prędkości, wymaganie dotyczące minimalnej odległości od przejścia dla możliwości przekroczenia jezdni nie wydaje się być zasadne. | **Uwaga** wykracza poza zakres projektu. |
| **Dodatkowe przepisy** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | **W proponowanym zapisie art. 26 ust. 1** dla kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych wprowadzono regulacje analogiczne do obecnych przepisów zawartych w § 47 ust. 4 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych (4. Kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających.).  Ponieważ przepis § 47 ust. 4 odnosi się do przejść dla pieszych i do przejazdów dla rowerzystów, należy rozważyć wprowadzenie odpowiednich zmian w przepisach art. 27 ust. 1 dotyczących zbliżania się kierującego do przejazdu dla rowerzystów. | **Uwaga** wykracza poza zakres projektu. |
| **Dodatkowe przepisy** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Zarząd Krajowy | SITK RP proponuje, aby od 1 stycznia 2021 r. wprowadzić do porządku prawnego wysoki mandat karny za brak obligatoryjnego ważnego badania technicznego pojazdu – zapewne wówczas wielu właścicieli pojazdów będzie zdecydowanie bardziej dbało, aby pojazdy były przedstawiane do przeprowadzanych okresowych badań technicznych w określonych terminach. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu. Kwestie mandatów karnych należą do właściwości Ministra do Spraw Wewnętrznych  i Administracji. |
| **Dodatkowe przepisy** | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | Zgodnie z art. 27 dyrektywy 2014/45 Państwa członkowskie zobowiązane są do przyjęcia i publikacji do dnia 20 maja 2017 r. przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania dyrektywy, a od dnia 20 maja 2018 roku państwa członkowskie powinny stosować te przepisy. W związku z tym mamy obecnie ponad 3 letnie opóźnienie w zakresie przyjęcia odpowiednich przepisów i ponad 2 letnie w zakresie ich stosowania.  Dyrektywa 2014/45 już w swej wstępnej części wskazuje, że rozwiązania zawarte w niej mają przyczynić się do zmniejszenia liczby śmiertelnych wypadków na drogach poprzez przyczynienie się do lepszego stanu technicznego pojazdów poruszających się po drogach. Badania niektórych krajów europejskich wskazują, że stan techniczny pojazdu był przyczyną 7% wypadków, a według ankiety przeprowadzonej wśród policjantów podczas kontroli NIK w 2016 roku w Polsce ten odsetek może sięgać nawet 10%. Potwierdzeniem wyników tych badań są także zapisy pkt 6 części wstępnej do dyrektywy 2014/45, wskazujące na konieczność jak najwcześniejszego wykrycia usterki technicznej: „*Pojazdy z niesprawnymi układami technicznymi mają wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczyniać się do wypadków na drogach, powodując obrażenia lub śmierć ofiar. Wpływ ten mógłby zostać zmniejszony, gdyby wprowadzono odpowiednie zmiany do systemu badań zdatności do ruchu drogowego. Wczesne wykrycie usterki mającej wpływ na zdatność do ruchu drogowego pojazdu przyczyniłoby się do usunięcia tej usterki, a tym samym do zapobiegania wypadkom*”.  Zgodnie z pkt 3 części wstępnej *„Badania zdatności do ruchu drogowego stanowią część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane w bezpiecznym i akceptowalnym z punktu widzenia ochrony środowiska stanie ich użytkowania*.” PZPM nadmienia, że wciąż w Polsce borykamy się z problemem ingerencji w systemy oczyszczania spalin w pojazdach i wciąż jest bardzo łatwy dostęp do niezgodnej z prawem usługi wycięcia DPF (filtru, który ma na celu istotnie ograniczyć emisję cząstek stałych PM), a które to cząstki są jednym z głównych przyczyn powstawania zjawiska smogu na obszarach miejskich w Polsce. Polska jest krajem, w którym zarówno wskaźniki dotyczące śmiertelności na drogach jak i jakości powietrza w miastach należą do najgorszych w Europie. W związku z tym, konieczne jest podjęcie działań w tych obszarach i zmiana dotychczasowego podejścia także do systemu badań technicznych. Potwierdzeniem pozytywnego wpływu badań technicznych na ochronę środowiska są zapisy pkt 7 części wstępnej do dyrektywy „*Pojazdy z niesprawnymi układami kontroli emisji mają większy wpływ na środowisko niż pojazdy właściwie utrzymywane. Dlatego też system okresowych badań zdatności do ruchu drogowego przyczyniłby się do poprawy stanu środowiska poprzez zmniejszenie średniego poziomu emisji z pojazdów*.” | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Należy zwrócić uwagę, że usługa usuwania filtra cząstek stałych jest oferowana przez warsztaty samochodowe, czy też niezależne serwisy samochodowe działające na podstawie ogólnych przepisów *ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców* (Dz. U. z 2021 r. poz. 162), wręcz nielegalnie oferując takie usługi. Tematyka dotycząca serwisowania pojazdów w niezależnych serwisach samochodowych nie została uregulowana w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.* W związku z powyższym, usługi oferowane przez wyżej wymienione podmioty, wykraczają poza właściwość ministra właściwego do spraw transportu. |
| **Dodatkowe przepisy** | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | W pkt 3 znajduje się także zapis, że „*Badania okresowe pojazdów powinny stanowić główne narzędzie zapewniania zdatności do ruchu drogowego*.” Jednocześnie Państwa członkowskie mają pewne prawo do wprowadzania rozwiązań ponad minimalne wynikające z dyrektywy 2014/45 na co wskazuje pkt 4 części wstępnej do dyrektywy 2014/45 „*Państwa członkowskie powinny być uprawnione do określenia wyższych standardów badania niż standardy wymagane na mocy niniejszej dyrektywy*”.  Kolejne zapisy dyrektywy wskazują także na konieczność zapewnienia przez Państwa członkowskie, że pojazdy poruszające się po drogach powinny być sprawne techniczne i okresowo badane, a odpowiedzialnymi za to są użytkownicy tych pojazdów na co wskazuje pkt 18 części wstępnej, a także art. 4 ust. 4. Oba zapisy przewidują także wprowadzenia odpowiedzialności i skutecznych sankcji.  W art. 4 ust. 1 dyrektywy 2014/45 znajduje się zapis zobowiązujący Państwa członkowskie do zapewnienia, aby pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane, co oznacza zapewnienie takiego systemu, który maksymalnie wyklucza, aby na drogach znajdowały się pojazdy niemające ważnego okresowego badania technicznego.  Z art. 11 dyrektywy 2014/45 wynika obowiązek zapewnienia przez Państwo członkowskie, aby wszystkie urządzenia, które są wykorzystywane w badaniu technicznym pojazdu były utrzymywane w stanie zgodnym ze specyfikacjami dostarczonymi przez  producentów, a także były okresowo kalibrowane.  Zgodnie z art. 14 dyrektywy 2014/45 Państwa członkowskie powinny zapewnić, aby stacje kontroli podlegały nadzorowi. Zgodnie z zapisami art. 3 pkt 16 powinny być to organy ustanowione przez Państwo członkowskie, nawet jeżeli badania wykonywane są przez podmioty prywatne zgodnie z pkt 15. Jest to wciąż przedmiot odpowiedzialności państw członkowskich i w związku z tym zadania te powinny być co najmniej w części wykonywane w ramach administracji rządowej. Pozwala to zapewnić takie same standardy i obiektywizm działania stacji kontroli pojazdów, co nie jest możliwe przy rozporoszonym nadzorze realizowanym przez jednostki samorządu terytorialnego.  Natomiast należy pamiętać, że zgodnie z art. 1 dyrektywy 2014/45 reguluje ona minimalne wymagania dotyczące systemu okresowych badań technicznych pojazdów i zgodnie z zapisami pkt 4, części wstępnej do dyrektywy 2014/45, Państwa członkowskie powinny mieć swobodę do wprowadzania wyższych standardów. Patrząc na polskie statystyki dotyczące śmiertelności na drogach oraz zanieczyszczenia powietrza w miastach, w Polsce nie powinniśmy się ograniczać do minimalnych rozwiązań. Zwłaszcza, że jesteśmy jednym z krajów z najwyższą liczbą rejestracji samochodów używanych, których średnik wiek istotnie zwiększa ryzyko istotnych usterek mających wpływ na bezpieczeństwo i środowisko.  Mając na uwadze powyższe oraz fakt, że w 2019 roku zostało wprowadzonych 929 tysięcy samochodów używanych, spośród których ponad połowa była ponad 10 letnia, a do końca października 2020 roku takich pojazdów zostało sprowadzonych 649 tysięcy, w opinii PZPM powinno zostać wprowadzone poza standardowym cyklem badań, badania pojazdu po przekroczeniu przebiegu 160.000 km tak jak jest to opisane w art. 5 ust. 4 dyrektywy 2014/45 w celu spełnienia założeń dyrektywy. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Dyrektywa zakłada możliwość, co oznacza, że wskazany artykuł 5 ust. 4 tiret czwarte dyrektywy 2014/45/UE nie podlega obowiązkowi wdrożenia. Należy wyjaśnić, że wprowadzenie minimalnych wymagań powinno wiązać się z przepisami dyrektywy, które podlegają obowiązkowi wdrożenia. Natomiast *dalej idące rozwiązania* mogą nie wynikać z przepisów dyrektywy. Ponadto, zaproponowanie przepisu będzie wzbudzało wiele wątpliwości w związku z obowiązkiem przeprowadzania w okresie jednego roku dwóch badań technicznych pojazdów, tj. okresowego i obowiązkowego dodatkowego w przypadku gdy pojazd osiągnął przebieg 160 000 km. |
| **Dodatkowe przepisy** | Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego | Do projektu powinny zostać wprowadzone zapisy dotyczące regularnej kalibracji urządzeń wykorzystywanych podczas badania co stanowi odzwierciedlenie zapisów art. 11 ust. 3 dyrektywy 2014/45. Obecnie w polskich przepisach znajdują się zapisy odnoszące się do okresowego serwisowania, co stanowi odzwierciedlenie art. 11 ust. 2 dyrektywy 2014/45. | **Uwaga została częściowo 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). |
| **Dodatkowe przepisy** | Polska Izba Motoryzacji | Należy wprowadzić definicję „Technicznej Szkody Całkowitej” (Szkody istotnej) – kiedy uszkodzony samochód z uwagi na skalę deformacji traktujemy jako odpad.  Brak stosowania definicji doprowadza do działań patologicznych. Na rynku (dot. też firm ubezpieczeniowych) sprzedawane są „wraki” np. samochody całkowicie spalone z dokumentami służącymi legalizacji kradzionych pojazdów lub napraw prowizorycznych w szarej strefie. Dodatkowo sprowadzane są do Polski „wraki” z zagranicy, które w krajach macierzystych nie są dopuszczane do napraw i do ruchu. Te samochody jeżdżą po naszych drogach i są zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego.  1. W przypadku badań rozszerzonych na stacji kontroli pojazdów (skp) samochodów po naprawach, diagnosta musi mieć wgląd w dokumentację dot. zakresu szkody i procesu naprawy (co było uszkodzone i jak jest naprawione). W przeciwnym razie (tak jak obecnie) badania nie spełniają swojej założonej roli.  2. Należy powołać grupę ekspertów, która zacznie profesjonalnie analizować wypadki śmiertelne. Statystyki z których wynika, że ponad 90% wypadków powstało w wyniku nadmiernej prędkości nie odpowiadają aktualnym realiom. Nie są prowadzone badania w celu ustalenia innych przyczyn np. przyczyny spowodowane złym stanem technicznym pojazdu czy niewłaściwą infrastrukturą drogową.  3. Należy uregulować i powołać niezależnego, certyfikowanego rzeczoznawcę w procesie likwidacji szkód – dla szkód istotnych i spornych. (Zgodnie z zaleceniami Rzecznika Finansowego i raportu NIK, na wzór procedur w innych krajach UE).  *Uzasadnienie*: wypłaty odszkodowań za szkody komunikacyjne są zaniżone. Dowodem na to są nagminnie powstające firmy „odzyskujące należności”. Pieniądze nie trafiają na naprawy pojazdów tylko do pośredników. Sądy ze względu na dużą skalę zmuszone są wydłużać czas postępowań.  4. Ponadto PIM zwraca uwagę, że lista certyfikowanych rzeczoznawców publikowana na stronach MI nie spełnia swoich podstawowych założeń i zawiera jedynie: imię, nazwisko i data ważności certyfikatu. Te dane są niewystarczające, aby właściwie z nich skorzystać. Uzasadnienie: np. Jak ma powołać biegłego Sędzina ze Szczecina w przypadku potrzeby wydania opinii dot. silnika w autobusie?  Nie skorzysta z listy z powodu: - nie wie, który jest z okolic Szczecina!; nie wie, który ma wiedzę w tym zakresie, zna na silnikach autobusowych!; - nie ma do nich kontaktów! Dodatkowo nie ma informacji o ich kompetencjach i udziale w szkoleniach.  Są jeszcze inne zagadnienia, które są przyczyną, że budżet państwa traci wpływy np. brak regulacji dot. samochodów „sportowych”. W obecnej chwili żaden samochód sportowy „rajdówka” nie powinien przejść badań technicznych. Przy nowych proponowanych zapisach żaden samochód nie przejdzie badań na SKP, bo diagnosta będzie musiał zrobić zdjęcie i udokumentować tym samym elementy, które dyskwalifikują samochód do badań np. zmiany konstrukcyjne, pasy bezpieczeństwa, układ wydechowy itd.; Co będzie w roku 2021? Osoby z tej branży będą rejestrować samochody np. w Czechach!  Załącznik  Propozycja wstępna definicji kwalifikacji uszkodzonego pojazdu jako odpad  Techniczna szkoda całkowita  Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD) oraz konieczność regulacji w zakresie wstępnej selekcji pojazdów powypadkowych (krajowych i importowanych) PIM proponuje prostą i jednolitą definicję możliwą do stwierdzenia podczas badań organoleptycznych wykonywanych poza stanowiskiem serwisowym.  Propozycja po konsultacjach wewnętrznych sprowadza się do określenia 16 istotnych węzłów konstrukcyjnych nadwozia będących w przestrzeni pasażerskiej (rysunek).  Według PIM w przypadku uszkodzeń/przemieszczeń (konstrukcji szkieletów) 3 lub więcej z wymienionych węzłów konstrukcyjnych samochód powinien trafiać do kasacji.  W przypadku uszkodzeń do 2 wymienionych węzłów konstrukcyjnych samochód zakwalifikowany jest do naprawy. Uwaga: jeżeli technologia naprawy danego producenta nie stanowi inaczej.  W indywidulanych przypadkach dopuszcza się profesjonalne pomiary punktów bazowych wykonanych na stanowisku pomiarowym w warunkach serwisowych.  Powyższe zdefiniowanie warunków kasacji pojazdu jest niezbędne dla ujednolicenia wydawania opinii przez certyfikowanych rzeczoznawców oraz biegłych sądowych w procesie dopuszczeń do ruchu i likwidacji szkód komunikacyjnych. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu. |
| **Dodatkowe przepisy** | Dekra Polska | Wysokość opłat za badania techniczne  W udostępnionych materiałach brak jest informacji o wysokości opłat za badania techniczne. Dekra zwraca uwagę na pilną potrzebę zmiany tabeli opłat za badania techniczne, co środowisko stacji kontroli pojazdów wielokrotnie podnosiło, a co w kontekście planowanych zmian oraz idących za tym wzrostów kosztów prowadzenia stacji kontroli pojazdów nabiera jeszcze większego znaczenia.  Dekra pragnie zauważyć, iż od 2004 roku opłaty nie były zmieniane, rewaloryzowane oraz dostosowywane do realiów gospodarczych. W tym czasie koszty prowadzenia stacji kontroli pojazdów systematycznie wzrastały, przede wszystkim w wyniku wzrostu kosztów pracowniczych – w tym okresie minimalne wynagrodzenie wzrosło ponad trzykrotnie. Dodatkowo nastąpiła też podwyżka VAT (z 22% do 23%).  Dekra wyraża nadzieję, że w toku dalszych prac legislacyjnych uwzględniony zostanie tak ważny i wielokrotnie podnoszony przez DEKRA i środowisko stacji kontroli pojazdów postulat, tym bardziej, że planowane zmiany przepisów będą miały bezpośredni wpływ na wzrost kosztów przedsiębiorców prowadzących badania techniczne pojazdów. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Kwestia opłat wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Dekra Polska | Dekra proponuje rozważenie dodania dodatkowego rodzaju badań dodatkowych – proponowanego w poprzednich projektach, badania na wniosek właściciela w celu sprawdzenia stanu technicznego pojazdu pod kątem bezpieczeństwa w ruchu drogowym. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Główny Inspektorat Transportu Drogowego | GITD proponuje po art. 83m dodać art. 83n oraz art. 83o w brzmieniu:  **Art. 83n**. Potwierdzeniem spełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 83l ust. 1 pkt 2 jest ukończenie warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, o których mowa w art. 129fc ust. 1, przez policjanta, funkcjonariusza Straży Granicznej, funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej oraz inspektora Inspekcji Transportu Drogowego jeżeli spełnia on wymagania, o których mowa w art. 83h ust. 3.  **Art. 83o.** Spełnienie obowiązku, o którym mowa w art. 83l ust. 1 pkt 2 stanowi jednocześnie spełnienie obowiązku ukończenia warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, o którym mowa w art. 129fc ust. 1.  Proponowane przepisy dotyczą policjantów, funkcjonariuszy Straży Granicznej, funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej oraz inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego (wymienionych w dodawanym art. 83h ust. 7 projektu ustawy), którzy z jednej strony, jako funkcjonariusze organów kontroli ruchu drogowego wykonują szczegółowe drogowe kontrole techniczne pojazdów i w związku z tym podlegają obowiązkowi uczestniczenia w warsztatach dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne, o których mowa w art. 129fc ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, a jednocześnie dodatkowo posiadają państwowe uprawnienia diagnostów samochodowych i w związku z tym, jako diagności, podlegać będą obowiązkowym warsztatom doskonalenia zawodowego, na podstawie art. 83l ust. 1 pkt 2 projektowanej ustawy. Zarówno warsztaty osób uprawnionych do kontroli, jak i warsztaty diagnostów, odbywają się w cyklach 2-letnich, a ich zakres tematyczny jest zbliżony. Zasadnym byłoby zatem, aby w takich przypadkach nie dublować szkoleń dokształcających i aby były one nawzajem honorowane. Ten cel może zostać osiągnięty poprzez rozwiązania zawarte w proponowanych przepisach. Kończenie podwójnych szkoleń dokształcających powodować będzie dodatkowe wyłączenie kontrolujących z pełnienia swoich obowiązków służbowych, na czas ich trwania.  Proponowane zmiany nie powodują dodatkowych kosztów dla budżetu państwa. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Warsztaty dla kontrolujących, o których mowa w art. 129 fc *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* zostały wprowadzone *ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym* (Dz. U. poz. 1466), która w zakresie swojej regulacji wdrażała *dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającą dyrektywę 2000/30/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87).  Warsztaty doskonalenia zawodowego nie zawsze będą mieć zbliżoną tematykę dla warsztatów dla kontrolujących przeprowadzających szczegółowe drogowe kontrole techniczne. Zakres tematyczny warsztatów doskonalenia zawodowego będzie ulegał zmianie. |
| **Dodatkowe przepisy** | Główny Inspektorat Transportu Drogowego | GITD wskazuje na potrzebę zmiany przepisów rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.) dotyczących badań dodatkowych dla pojazdów zarejestrowanych poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej. Obecne przepisy nie są w pełni skuteczne, a znaczna część kontroli prowadzonych przez Inspekcję Transportu Drogowego dotyczy tego rodzaju pojazdów. Natomiast nie wszystkie okręgowe stacje kontroli pojazdów, na podstawie obowiązujących przepisów, przeprowadzają badania dodatkowe odnoszące się do weryfikacji usunięcia usterek technicznych w pojazdach zarejestrowanych za granicą. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Transportowy Dozór Techniczny | Proponuje się, aby oprócz nadzoru nad prawidłowością umieszczania cech identyfikacyjnych pojazdów, Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego powierzyć również nadzór nad prawidłowością nadawania cech identyfikacyjnych pojazdu. W związku z powyższym w art. 66a proponuje się dodać ust. 3b oraz 3c w brzmieniu:  „*3b. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sprawuje nadzór nad prawidłowością nadawania i umieszczania cech identyfikacyjnych.*  *3c. Starosta przekazuje bez zbędnej zwłoki Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego decyzję, o której mowa w ust. 2, oraz zapewnia mu dostęp do materiałów zgromadzonych w postępowaniu administracyjnym związanym z wydaniem decyzji*.”  W tym miejscu należy zauważyć, że zgodnie z aktualnym brzmieniem ustawy – Prawo o ruchu drogowym, starosta właściwy w sprawach rejestracji pojazdu został wskazany jako organ nadający, w drodze decyzji, cechy identyfikacyjne pojazdu. Samo umieszczenie cech identyfikacyjnych na pojeździe, jak zostało wskazane w rozporządzeniu w sprawie szczegółowego sposobu oraz trybu nadawania i umieszczania w pojazdach cech identyfikacyjnych, zostało powierzone stacji kontroli pojazdów, wskazanej w decyzji starosty.  Zgodnie z powyższym, starosta jako organ prowadzący stosowne postępowanie administracyjne związane z wydaniem decyzji o nadaniu cech identyfikacyjnych, gromadzi materiał dowodowy w sprawie, m. in. wnioski, oświadczenia właściciela pojazdu, dokumenty pojazdu, zaświadczenia z badań technicznych, opinie rzeczoznawcy, dowody własności itd. W konsekwencji powyższego starosta posiada szereg informacji i danych już od momentu złożenia wniosku o nadanie cech identyfikacyjnych. Umożliwienie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego weryfikację ww. dokumentów pozwoli na sprawowanie nadzoru nad procesem nadawania numerów w szczególności umożliwi dokonywanie weryfikacji tak istotnych kwestii jak legalność pochodzenia pojazdu czy historia i prawidłowość jego naprawy. Powierzając ww. zadania Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w znacznym stopniu ograniczy się nieprawidłowości związane z identyfikacją pojazdów, w tym w obrocie pojazdami często o charakterze kryminalnym.  Zapisy projektu ustawy nie pozwalają Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego na wykonywanie jakichkolwiek sprawdzeń i ograniczają się jedynie do zebrania informacji, że decyzja o nadaniu cech identyfikacyjnych została wydana oraz że cechy identyfikacyjne zostały umieszczone na pojeździe. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Transportowy Dozór Techniczny | TDT proponuje wprowadzenie regulacji nakazujących archiwizację danych z urządzeń znajdujących się w stacji kontroli pojazdów i służących do przeprowadzania badań technicznych pojazdów tj. urządzenia rolkowego, urządzenia płytowego lub opóźnieniomierza do kontroli działania hamulców, urządzenia do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu, analizatora spalin, dymomierza. W związku z powyższym, TDT proponuje dodanie ust. 12 w art. 81c ustawy – Prawo o ruchu drogowym w brzmieniu:  *„12c. Wyniki pomiarów z urządzenia rolkowego, urządzenia płytowego lub opóźnieniomierza do kontroli działania hamulców, urządzenia do kontroli skuteczności tłumienia drgań zawieszenia pojazdu, analizatora spalin, dymomierza podlegają archiwizacji i załączane są do rejestru badań”.* | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Projekt ustawy nie zakłada wprowadzenia archiwizacji wyników pomiarów z wybranych urządzeń. Określenie katalogu urządzeń z których wyniki pomiarów podlegałyby archiwizacji nie jest materią ustawową. |
| **Dodatkowe przepisy** | Transportowy Dozór Techniczny | W projektowanym art. 83f TDT proponuje wprowadzić zapis uniemożliwiający Instytutowi Transportu Samochodowego (ITS) prowadzenia szkoleń dla kandydatów na diagnostów i diagnostów.  W związku z powyższym, TDT proponuje dodanie nowego ust. 2a w projektowanym art. 83f w brzmieniu:  *„2a. Instytut Transportu Samochodowego nie prowadzi żadnej działalności komercyjnej, w tym doradczej, w zakresie dotyczącym prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz wykonywania i przygotowania do zawodu diagnosty”.*  W tym miejscu należy zauważyć, ze Dyrektor TDT, który obecnie przeprowadza egzaminy kwalifikacyjne dla kandydatów na diagnostów i diagnostów rozszerzających swoje uprawnienia, nie prowadzi jednocześnie żadnych działań dodatkowych na tym polu, tj. szkoleń oraz innych czynności doradczych zarówno dla zdających jak i przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Powyższe podyktowane jest w głównej mierze zachowaniem transparentności działań podejmowanych przez Dyrektora TDT jako „trzecia niezależna” strona.  Zaproponowane w projekcie ustawy rozwiązanie doprowadzi do sytuacji, w której to ITS będzie „sędzią we własnej sprawie”. Nie sposób bowiem zaaprobować okoliczność, kiedy to ITS będzie szkolił diagnostów oraz kandydatów na diagnostów, a następnie będą oni egzaminowani przez komisję działającą przy Dyrektorze ITS. Dodatkowo zauważyć należy, iż w ocenie skutków regulacji załączonej do projektu zostało wskazane, że „dla pełnej transparentności nowego rozwiązania zaproponowano też, aby przenieść od TDT uprawnienia w zakresie egzaminowania kandydatów na diagnostów i powierzyć to zadanie ITS – jednostce podległej ministrowi”. Przeprowadzanie egzaminów przez komisję działającą przy Dyrektorze ITS przy jednoczesnym szkoleniu diagnostów i kandydatów na diagnostów przez ITS nie będzie transparentne.  Dodatkowo należy zauważyć, że w uzasadnieniu przedmiotowego projektu również wskazano, że ze względu na przekazanie nowych kompetencji do ITS w zakresie przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych dla kandydatów na diagnostów, nie będą już w Instytucie prowadzone szkolenia dla kandydatów na diagnostów.  Mając powyższe na uwadze, w celu zapewnienia przejrzystości działań ITS, który zgodnie z projektem ustawy odpowiedzialny będzie za przeprowadzanie egzaminów dla kandydatów na diagnostów, właściwym wydaje się wyłączenie ITS z możliwości wykonywania czynności w postaci szkolenia kandydatów na diagnostów. Dodatkowo wydaje się w pełni uzasadnione, by ITS przeprowadzając egzaminy dla kandydatów na diagnostów nie mógł świadczyć komercyjnej usługi w postaci „Patronatu nad Stacjami Kontroli Pojazdów” polegającej na sprzedaży produktów i odpłatnym doradztwie. Powyższe zapewni transprarentność wykonywania zadania publicznego jakim jest egzaminowanie kandydatów na diagnostów i pozwoli ITS na bycie „trzecią niezależną stroną” w procesie egzaminacyjnym co w opinii TDT, mając za sobą spory bagaż doświadczeń przy przeprowadzaniu egzaminów, jest absolutnie konieczne. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wskazanie w uzasadnieniu, że „*Nowe zadania będą realizowane przez zespół wykładowców Instytutu, prowadzących obecnie szkolenia dla kandydatów na diagnostów, które ze względu na przekazanie kompetencji w zakresie ww. egzaminów do Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego, nie będą już w Instytucie przeprowadzane*.”, jest wystarczające. |
| **Dodatkowe przepisy** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich | Należy jednak zaznaczyć, że proponowanie tak istotnych zmian w tym w zakresie powierzenia nadzoru nad wykonywanymi badaniami technicznymi Transportowemu Dozorowi Technicznemu powinno być poprzedzone wprowadzeniem w pierwszej kolejności szeregu zmian w rozporządzeniu o zakresie i sposobie przeprowadzania badań technicznych (Dz. U. z 2015 r poz. 776 z późn.zm.).  Uzasadnienie:  W ocenie SIMP w rozporządzeniu tym znajduje się szereg już bardzo archaicznych zapisów regulujących sposób przeprowadzania badań technicznych przez diagnostów, których praca wg projektu zmian w ustawie PORD będzie teraz pod pod nadzorem TDT.  Dla przykładu przedstawiamy tylko przykładowe bardzo poważne problemy z którymi spotykają się obecnie diagności, które dot. sposobu przeprowadzania badań technicznych:  • pomiar zadymienia spalin pojazdów wyposażonych w silniki o zapłonie samoczynnym. Można powiedzieć wprost, że w obecnie produkowanych samochodach (mniej więcej od ok. 2012 roku) wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym diagnosta nie ma możliwości w sposób prawidłowy zgodnie z przywołanym rozporządzeniem dokonać pomiaru zadymienia. W dziale II załącznika nr 1 tego rozporządzenia jest zapisane, że podczas tego pomiaru silnik należy kilkakrotnie rozpędzić od obrotów biegu jałowego do jego prędkości maksymalnej. We współczesnych silnikach diesla nie ma możliwości rozpędzić silnika do takiej prędkości ponieważ przy module komputerowym ECU, sterujący silnikiem po prostu nie ma możliwości przeprowadzenia takiego zabiegu /rozpędzenia silnika do prędkości maksymalnej/. Zatem diagnosta nie ma możliwości przeprowadzić pomiaru zadymienia.  • podczas sprawdzania pojazdów wyposażonych w silnik zasilany paliwem alternatywnym jak np. gaz LPG, diagnosta ma obowiązek sprawdzenia minimalnej szczelności obudowy tzw. wielozaworów butli gazowej. Należy zaznaczyć, że w wykazie wyposażenia stacji kontroli pojazdów wymaganego przyrządu brak. Co więcej nawet gdyby był to przy obecnie i poprzednio stosowanych konstrukcjach butli gazowych nie ma technicznej możliwości wykonania sprawdzenia szczelności tej obudowy. Próby stosowania przez diagnostów plasteliny do uszczelniana przewodu wprowadzanego do obudowy zakrawa na śmiech w tak poważnej sprawie jaką jest bezpieczeństwo użytkowania pojazdu z instalacją gazową.  • badanie techniczne pojazdów przeznaczonych do sportów motorowych tzw. Radówek. Brak jakichkolwiek wytycznych w rozporządzeniu jak przeprowadzać badania techniczne takich pojazdów i w jakich warunkach technicznych oraz jakie odstępstwa może stosować diagnosta, pomimo, że nie są one zwolnione z obowiązku badania.  • Samochody sprowadzone z rynku amerykańskiego. Po naszym kraju jeździ wg szacunków ok 240 tyś. samochodów sprowadzanych z USA, przy czym należy przyjąć bez zbędnej przesady, że ok 1/3 z tej ilości to pojazdy, które nie posiadają homologacji europejskiej, więc np. nie spełniają wymogów dotyczących warunków technicznych w zakresie oświetlenia tych pojazdów. Jak w obecnej sytuacji prawnej dot. badań technicznych ma postąpić diagnosta podczas badania takich pojazdów ?  Takich nazwijmy to wadliwych przepisów związanych m.in. z postępem technicznym a dot. samego sposobu wykonywania badań technicznych jest o wiele więcej. Na przestrzeni lat w tych sprawach nie zrobiono niestety nic albo bardzo mało.  W naszej ocenie należałoby wiec pilnie powołać w Ministerstwie Infrastruktury zespół roboczy składający się z fachowców w tym z doświadczonych diagnostów celem wypracowania niezbędnych zmian w rozporządzeniu w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych i dokumentów z tym związanych a dopiero w dalszej kolejności można przystąpić do wprowadzenia zmian w nadzorze badań technicznych w naszym kraju. SIMP jako organizacja dysponująca ekspertami dot. sfery badań technicznych mogłaby w tym zespole uczestniczyć. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich | W art. 83 SIMP proponuje po ust. 1d dodać ust. 1e tego artykułu o następującej treści:  ***„1d. Z tytułu wykonywania badania technicznego przedsiębiorcy lub diagnoście stacji kontroli pojazdów, zabrania pod karą pieniężna do 10 000 zł, przykazywania właścicielom lub użytkownikom pojazdu korzyści materialnej bądź finansowej w jakiejkolwiek formie lub postaci.”***  Uzasadnienie: W związku z bardzo dużym wręcz lawinowym wzrostem liczby stacji kontroli pojazdów w ostatnich dwóch dekadach wytworzyły się sytuacje patologii gospodarczej nieuczciwej konkurencji polegające głównie na rozdawaniu tzw. gratisów w zamian za wykonanie badania technicznego. Powyższe zjawisko od wielu lat doskonale znane wszystkim osobom uczestniczącym w systemie badań technicznych w naszym kraju. Brak takiego uregulowania prawnego ma bardzo negatywny wpływ na system badań technicznych. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy.  Ponadto propozycja przepisu jest mała precyzyjna i nie wskazuje wprost kto i kiedy (diagnosta czy przedsiębiorca) ma zostać obciążony karą finansową w takim przypadku. |
| **Dodatkowe przepisy** | Automobilklub Polski | Środowisko rzeczoznawców motoryzacyjnych Automobilklubu Polskiego coraz częściej notuje przypadki tragicznych wypadków drogowych spowodowanych przez kierowców, których pojazd dopuszczony był do ruchu po zdarzeniach skutkujących koniecznością naprawy lub wymiany części mających bezpośrednio wpływ na spełnienie wymogów technicznych gwarantujących bezpieczeństwo dla użytkowników takiego pojazdu.  Mając na uwadze przede wszystkim bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego proponujemy nowelizację ustawy prawa o ruchu drogowym polegającą na wprowadzeniu zapisów uniemożliwiających ponowne dopuszczenie pojazdu do ruchu po stwierdzeniu przez eksperta / biegłego towarzystwa ubezpieczeniowego, który taką szkodę ocenia, o stwierdzeniu wystąpienia szkody całkowitej takiego pojazdu.  Uzasadnieniem powyżej propozycji są liczne przypadki potwierdzane przez naszych rzeczoznawców o naprawianiu pojazdów powypadkowych częściami niehomologowanymi oraz w sposób niezgodny z ustaloną przez producenta technologią naprawy.  W naszej ocenie należałoby także wprowadzić przepisy skutkujące koniecznością dokonania szczegółowych badań technicznych pojazdów w przypadku szkód komunikacyjnych skutkujących dużym zakresem uszkodzeń pojazdów, które wymuszają zamontowanie części samochodowych, bądź naprawą elementów pojazdu istotnych dla odtworzenia pojazdu, który zgodnie z warunkami homologacyjnymi spełniałby wszystkie warunki techniczne.  W tego typu przypadkach towarzystwa ubezpieczeniowe powinny być również upoważnione i zobligowane do występowania o dokonanie rozszerzonego badania technicznego pojazdu umożliwiającego dopuszczenie jego do ruchu na drogach publicznych.  Przedstawione powyżej propozycje mogą wyeliminować z ruchu na drogach publicznych wiele niesprawnych technicznie samochodów, a tym samym służą poprawie bezpieczeństwa tego ruchu. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Związek Dealerów Samochodów | Dodatkowo, w celu zwiększenia skuteczności egzekwowania aktualności badań technicznych podczas  poruszania się pojazdów w ruchu drogowym proponujemy wprowadzenie do ustawy następujących  rozwiązań:  1. Wyłączenie możliwości zastosowania obecnego art. 132 ust. 2 Prawa o ruchu drogowym do zatrzymania dowodu rejestracyjnego w sytuacji stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie lub termin badania nie został wyznaczony prawidłowo (art. 132 ust. 1 pkt 2 oraz ust. la pkt 2 PRD) lub stwierdzenia, że badanie techniczne zostało dokonane przez jednostkę do tego nieupoważnioną (art. 132 ust. 1 pkt 3 oraz ust. la pkt 5 PRD). Zgodnie z tym przepisem, w razie zatrzymania dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej wydaje kierowcy pokwitowanie. Może on zezwolić na używanie pojazdu  przez czas nieprzekraczający 7 dni, określając warunki tego używania w pokwitowaniu. Rozwiązanie to powoduje, że zatrzymanie dowodu rejestracyjnego z powodu braku badania jest w rzeczywistości fikcją, ponieważ kierowca dalej może poruszać się tym pojazdem w ruchu drogowym, a będąc złapanym na braku badania nawet przez długi okres czasu jest on "tylko" kierowany na stację kontroli pojazdów ażeby w końcu wykonał badanie. Zgodnie z omawianym przepisem, zezwolenie nie może być wydane w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a i c, a także w ust. la pkt 1 lit. a i c oraz pkt 6, w związku tym należy wyłączyć możliwość jego wydania także w sytuacji o której mowa w ust. 1 pkt 2 i pkt 3 i ust. la pkt 2 i pkt 5. Spowoduje to że auta bez badań technicznych będą unieruchamiane, a konieczność ich przetransportowania do SKP będzie stanowić dodatkową sankcję i czynnik mobilizujący do przeprowadzania badań w terminie.  2. Drugim rozwiązaniem pozwalającym na uszczelnienie "wyłapywania" aut bez badań na drodze powinno być wprowadzenie możliwości weryfikacji na drodze poprzez wprowadzenie systemu nalepek na szybę znamionujących aktualność badania technicznego lub wprowadzenie rozwiązań telematycznych pozwalających służbom na drodze sczytywać numery tablic rejestracyjnych pojazdów i za pomocą połączenia z systemem CEPiK w czasie rzeczywistym uzyskiwać informację czy dane auto ma aktualne badania techniczne. Wprowadzenie takich instytucji wymagać będzie zmiany rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | Wskazanym jest powołanie nadzoru nad prawidłowością wydawania poświadczeń zgodności wyposażenia Stacji Kontroli Pojazdów z zakresem wykonywanych badań przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Art. 83 ust. 3 pkt 5 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* stanowi, że stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Stosownie do art. 83 ust. 4 ustawy poświadczenie, o którym mowa w art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy, wydaje za opłatą, w drodze decyzji, Dyrektor TDT, po dokonaniu sprawdzenia stacji kontroli pojazdów. Poświadczenie zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania.  Należy podkreślić, że poświadczenie zgodności może jedynie potwierdzić, czy stacja kontroli pojazdów jest przygotowana lokalowo i sprzętowo do przeprowadzenia badań technicznych pojazdów i stanowi jeden z dokumentów niezbędnych do uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.  Ponadto, Stronie przysługuje prawo wniesienia odwołana od decyzji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do Ministra Infrastruktury a prawo wniesienia zażalenia od postanowienia. |
| **Dodatkowe przepisy** | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych | Wszystkie argumenty świadczą o stronniczości kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury. Zapewniam, że Stowarzyszenie wielokrotnie podejmowało próby wskazania problemów nurtujących środowisko diagnostów. Niestety próby uporządkowania przepisów i dodania zapisów do projektów zmian ustawy kończyły się stanowiskiem Ministerstwa, że zaproponowane zmiany wykraczają poza zakres regulacji przedmiotowej projektu.  Przykładem mogą być próby wprowadzenia do porządku prawnego **odpowiedzialności właściciela/użytkownika za stan techniczny pojazdu, powinności posiadania przez pojazd ważnych badań technicznych przy wprowadzania go do ruchu, nie wspominając już o badaniu sprawdzającym urządzenie sprzęgające pojazdu (tzw. „HAK”)**. Nie zauważa się lub też bagatelizuje się problem braku dodatkowego badania technicznego dla pojazdu zarejestrowanego za granicą RP , któremu OKRD za zły stan techniczny został zatrzymały dowód rejestracyjny.  Problemów jest bardzo dużo i wielokrotnie wnioskowaliśmy o utworzenie organu doradczego przy Ministerstwie Infrastruktury celem stworzenia dobrych przepisów.  Ponownie OSDS zwraca się z prośbą o rozszerzenie projektu o proponowane poniżej zapisy.  Zgodnie z art. 71 ust.4 *zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy, albo autobusu i przyczepy, może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji  w dowodzie rejestracyjnym pojazdu silnikowego,* ***dokonanej na podstawie przeprowadzonego badania technicznego****.*  Niestety art. 81 ust.11 nie przewiduje w swej treści stosownego badania, a zatem brak jest podstawy prawnej do wykonania badania potwierdzającego przystosowanie pojazdu do ciągnięcia przyczepy. **Pomimo wielu prób nie udało się wprowadzić takiego badania do ustawy,** jak również do aktów wykonawczych dotyczących badań technicznych pojazdów.  W celu rozwiązania problemu, który nurtuje środowisko diagnostów proponujemy zmianę treści art 71 ust.4 w następującym brzmieniu:  *4. Zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy albo autobusu i przyczepy może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym pojazdu silnikowego, dokonanej* ***na******podstawie informacji zawartej  w dokumencie, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3, albo zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu o którym mowa w art.81 ust.11 pkt 11.*** *Przepis ten nie dotyczy motocykla*.    oraz rozszerzenie katalogu badań dodatkowych poprzez **dodanie** **pkt 11** w art 81 ust.11 o treści :  ***11. sprawdzenie przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy***  **Mając na uwadze zapis dyrektywy 2014/45/UE:**  *(18) Pojazdy użytkowane na drogach publicznych muszą być zdatne do ruchu drogowego w momencie ich eksploatacji. Posiadacz dowodu rejestracyjnego oraz, w stosownych przypadkach, użytkownik pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatności do ruchu drogowego.*  oraz  Raporty Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, **konieczne jest dokonanie zmian w art. 66 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym** poprzez dodanie ust.2a o treści:  ***2a. Właściciel lub posiadacz pojazdu odpowiadają za utrzymanie w należytym stanie oraz sprawność i skuteczność działania urządzeń i wyposażenia pojazdu, o których mowa w ust. 2.***  Zapis taki uzasadniają wnioski Krajowej Rady bezpieczeństwa w których wskazuje się, że **Niesprawność techniczna pojazdów w 75% jest ewidentną winą właścicieli pojazdów.** | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Zaproponowane zmiany brzmienia przepisów wykraczają poza zakres projektu ustawy, ponieważ projekt ustawy ogranicza się wyłącznie do prawidłowego wdrożenia *dyrektywy Parlamentu 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*.  Ponadto wprowadzenie przepisu o odpowiedzialności właściciela lub posiadacza pojazdu za utrzymanie w należytym stanie oraz sprawność i skuteczność działania urządzeń i wyposażenia pojazdu nie będzie miało dalszych skutków. Odpowiedzialność właściciela/użytkownika za stan techniczny pojazdu można wywieść z obecnie obowiązujących przepisów. |
| **Dodatkowe przepisy** | Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów | W ocenie PIKSP warto doprecyzować przypadki rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzania badań technicznych pojazdów przez uprawnionych diagnostów. Organ, który będzie stwierdzał przypadki rażącego naruszenia i wyciągał konsekwencje prawne, powinien mieć precyzyjne wskazówki, kiedy te przypadki zaszły.  Zgodnie z obecnie obowiązującym brzmieniem art. 83b ust. 2 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, starosta w ramach wykonywanego nadzoru wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, skreślając przedsiębiorcę z rejestru działalności regulowanej, jeżeli przedsiębiorca:  a) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 83a ust. 4, niezgodne ze stanem faktycznym,  b) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów w wyznaczonym przez starostę terminie,  c) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.  Ani ustawa w obecnym brzmieniu, ani projekt nie precyzują, co się rozumie poprzez rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej.  W ocenie PISKP, w art. 83b w miejsce obecnie uchylonego ust. 4 można by dodać nowy ust. 4 o następującej treści:  „4. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest:  1) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego przez osobę niebędącą diagnostą,  2) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub bez wymaganych warunków lokalowych.”  Podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów z reguły nie wykonuje badań technicznych. Nie powinien więc odpowiadać za zakres i sposób ich przeprowadzenia, za co odpowiedzialność ponosi diagnosta. Jeśli jednak dopuści do tego, że badanie techniczne wykonała osoba, która nie jest diagnostą, albo będzie brakowało któregoś z obowiązkowych urządzeń, to są to naszym zdaniem przypadki, które kwalifikują się do tego, żeby uznać, że doszło do rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. | **Uwaga została uwzględniona.**  W innej jednostce redakcyjnej został opracowany katalog rażących naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej, z uwzględnieniem treści zaproponowanej przez Polską Izbę Stacji Kontroli Pojazdów. |
| **Dodatkowe przepisy** | Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych | Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych wnioskuje co następuje:  1. W art. 81 ust.11 ustawy - Prawo o ruchu drogowym z dn. 20.06.1997 r. z późniejszymi zmianami w pkt. od 1 do 6 dokonać zapisu:  "Okoliczności, o których mowa w ust.11 w pkt. 1,2,3,4,5 i 6 powinny być potwierdzone pisemną opinią rzeczoznawcy samochodowego"  2. W art. 81 ust.11 Ustawy - Prawo o ruchu drogowym ust.13 nadać brzmienie:  "W ustaleniu parametrów cech identyfikacyjnych pojazdu badanie techniczne, powinno być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a".  **UZASADNIENIE**  Powyższe propozycje zapisów przy kolejnej nowelizacji w 2017 r. ustawy były wnoszone przez środowisko rzeczoznawców samochodowych  i motoryzacyjnych zrzeszone w Krajowym Porozumieniu Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych, jednakże nie znalazły się w wydaniu znowelizowanej ustawy - Dz. U. z 2017 r. poz. 1926.  Naszym zdaniem uwzględnienie w/w niewielkich zmian wiąże się z zachowaniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym i poprawą ochrony środowiska oraz lepszym doprecyzowaniem dotychczasowych zapisów.  W pozostałych kwestiach dot. badań pojazdów nie zgłaszamy uwag. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Wykracza poza zakres projektu ustawy. |
| **Dodatkowe przepisy** | Związek Pracodawców Polska Miedź | Brak jest kompleksowych uregulowań w zakresie diagnostów i stacji kontroli pojazdów, tj. odnoszących się do podniesienia rangi zawodu diagnosty samochodowego jego prestiżu i umiejętności - a chodzi głównie o wyrobienie wśród diagnostów automatyzmów i nawyków pozwalających im na swobodne wykonywanie pełnych badań technicznych pojazdów w takim zakresie jak przewidują przepisy - by wyeliminować tzw. zjawisko „chodzenia na skróty” czy też w skrajnych przypadkach podbijanie dowodu rejestracyjnego bez przeglądu. Cel taki można osiągnąć w głównej mierze podczas szkoleń praktycznych na stacjach kontroli technicznych wykonując szkoleniowe badanie techniczne, a nie tylko na zajęciach teoretycznych. Tylko praktyka czyni mistrza. To jest zamierzenie w odniesieniu do konieczności odbywania przez diagnostów warsztatów doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia Stacji Kontroli Pojazdów spełniających dodatkowe wymagania. Intencją w tym przypadku jest także zwrócenie uwagi na jakość pracy diagnostów, w tym na wyposażenie jakie mają do dyspozycji w SKP, tj. często zbyt stare i wysłużone, a także nieadekwatne do nowej generacji pojazdów tzw. elektronicznych.  Zamiarem jest, aby wprowadzić ustawowy wymóg odbywania przez diagnostów obowiązkowych jednodniowych warsztatów doskonalenia zawodowego w stacjach kontroli pojazdów spełniających podwyższone wymagania np. wyposażonych w urządzenia nie starsze niż 5 lat i nowych pojazdów wchodzących na rynek pod nadzorem diagnosty posiadającego np. tytuł Certyfikowanego diagnosty (w myśl przepisów dot. certyfikacji personelu). Certyfikację i szkolenia dla kandydatów mogłaby prowadzić jednostka posiadająca wpis w Polskim Centrum Akredytacji w Warszawie. Oczywiście z zachowaniem zasad uczciwej konkurencji i przełamaniem tendencji monopolistycznych.  Diagnosta posiadający certyfikat kompetencji zawodowych mógłby pełnić funkcję osoby zarządzającej Stacją kontroli pojazdów i ponoszącą odpowiedzialność w tym zakresie, tj. osobą która w imieniu przedsiębiorcy miałaby wpływ na bieżący stan techniczny i funkcjonowanie urządzeń na stacji, podejmowanie decyzji w zakresie prawidłowego wyposażenia w te urządzenia, zatrudnianie diagnostów, prawidłową organizacje pracy diagnostów, rozstrzyganie sporów pomiędzy ocenami badań technicznych wśród diagnostów. Warunkiem prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów powinno być miedzy innymi zatrudnienie co najmniej jednego diagnosty posiadającego certyfikat kompetencji zawodowych. Takie rozwiązanie osoby zarządzającej posiadającej certyfikat kompetencji zawodowych wydany przez jednostkę wpisaną do PCA sprawdza się od wielu lat w transporcie drogowym w myśl ustawy o transporcie drogowym i rozporządzenia 1071/WE/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady.  Konsultacje w zakresie wyżej wymienionych zagadnień prowadzone były z wynikiem pozytywnym ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddziałem Zagłębia Miedziowego w Legnicy oraz Radą Federacji Stowarzyszeń NOT Zagłębia Miedziowego w Legnicy – jako organizatorami od 2014 r. z wieloma innymi partnerami corocznych ogólnopolskich warsztatów i turniejów dla diagnostów samochodowych w Lubinie, Legnicy i na Targach Poznańskich, a od 2019 r. Mistrzostw Polski diagnostów samochodowych i uczniów na diagnostów w Legnicy pod patronatem honorowym Ministra Infrastruktury.  W ogólnej opinii – w projekcie zmiany ustawy Prawo o ruchu drogowym spośród zagadnień opisanych wyżej tylko część została poruszona, natomiast brakuje ujęcia zagadnienia dot. Certyfikacji diagnostów i zatrudnienia na stacji certyfikowanego diagnosty jako osoby zarządzającej SKP i ponoszącą odpowiedzialność w tym zakresie – jako wyznaczonej przez przedsiębiorcę. Chyba, że przedsiębiorca sam posiada taki certyfikat kompetencji zawodowy diagnosty. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Warsztaty doskonalenia zawodowego będą prowadzić ośrodki szkolenia diagnostów. Jeżeli w programie szkolenia diagnostów są zajęcia praktyczne, również mogą być one przedmiotem warsztatów doskonalenia zawodowego.  należy zauważyć, że akredytacja stacji kontroli pojazdów na mocy *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszącego się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 339/93* (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30), o której mowa w ww. dyrektywie 2014/45, nie stanowi obowiązku dla państw członkowskich i jest jednym z możliwych do zastosowania rozwiązań.  W związku z powyższym, przedmiotowy projekt ustawy nie wprowadza rozwiązań dotyczących certyfikacji diagnostów. |
| **Dodatkowe przepisy** | Związek Rzemiosła Polskiego | Nadto w opinii Związku Rzemiosła Polskiego z obowiązku przeprowadzania okresowych badań technicznych powinny być wyłączone pojazdy eksploatowane lub użytkowane w warunkach wyjątkowych i pojazdy, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych, takie jak pojazdy historyczne lub pojazdy wyczynowe, w szczególności pojazdy historyczne eksponowane w muzeach motoryzacji. Możliwość przyjęcia takiego wyłączenia daje państwom członkowskim art. 2 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 uchylająca dyrektywę 2009/40/WE. | **Uwaga nie została uwzględniona.**  Odnosząc się do powołania na art. 2 dyrektywy 2014/45 należy wskazać, że artykuł pozostawia państwom członkowskim możliwość wyłączenia pojazdów, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych.  Należy zwrócić uwagę na art. 65 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* zgodnie z którym zawody sportowe, rajdy, wyścigi, przewóz osób kolejką turystyczną i inne imprezy, które powodują utrudnienia w ruchu lub wymagają korzystania z drogi w sposób szczególny, mogą się odbywać pod warunkiem zapewnienia bezpieczeństwa porządku podczas trwania imprezy oraz uzyskania zezwolenia na jej przeprowadzenie. |