

U S T A W A

z dnia 2017 r.

o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw^{1) 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128.) wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik nr 1 otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza ustawa wdraża:

- 1) dyrektywę Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 26 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 1, str. 353, Dz. Urz. UE L 115 z 9.05.2003 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 7, str. 63 oraz Dz. Urz. UE L 59 z 28.02.2014, str. 32);
- 2) dyrektywę Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 57 z 02.03.1992, str. 27 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 1, str. 359, Dz. Urz. WE L 327 z 4.12.2002, str. 8 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 1, str. 179);
- 3) dyrektywę Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996, str. 59 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz.

1) Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51).

2) Niniejszą ustawą zmienia się następujące ustawy: ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym, ustawę z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, ustawę z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej oraz ustawę z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

- 7, t. 2, str. 478, Dz. Urz. WE L 67 z 9.03.2002, str. 47 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 6, str. 85);
- 4) dyrektywę Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. WE L 138 z 1.06.1999, str. 57 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 351, Dz. Urz. UE L 10 z 16.01.2004, str. 29 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 710, Dz. Urz. UE L 363 z 20.12.2006, str. 344, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 356 oraz Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 129);
 - 5) dyrektywę 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 203 z 10.08.2000, str. 1 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 80, Dz. Urz. UE L 90 z 8.04.2003, str. 37 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 254, Dz. Urz. UE L 173 z 8.07.2010, str. 33);
 - 6) dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz. Urz. UE L 263 z 9.10.2007, str. 1, Dz. Urz. UE L 292 z 31.10.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 35 z 4.02.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 118 z 13.05.2009, str. 13, Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 320 z 5.12.2009, str. 36 i Dz. Urz. UE L 339 z 22.12.2009, str. 60, Dz. Urz. UE L 72 z 20.03.2010, str. 17 i Dz. Urz. UE L 110 z 1.05.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 53 z 26.02.2011, str. 4, Dz. Urz. UE L 167 z 25.06.2011, str. 1 i Dz. Urz. UE L 185 z 15.07.2011, str. 30, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2012, str. 24, Dz. Urz. UE L 126 z 15.05.2012, str. 15 i Dz. Urz. UE L 353 z 21.12.2012, str. 1 i 31, Dz. Urz. UE L 47 z 20.02.2013, str. 51, Dz. Urz. UE L 55 z 27.02.2013, str. 9, Dz. Urz. UE L 65 z 8.03.2013, str. 1 i Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 172, Dz. Urz. UE L 43 z 13.02.2014, str. 12, Dz. Urz. UE L 47 z 18.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 69 z 8.03.2014, str. 3 i Dz. Urz. UE L 315 z 1.11.2014, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 9 z 15.01.2015, str. 1 i Dz. Urz. UE L 28 z 4.02.2015, str. 3);
 - 7) 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 uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51);

8) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2015/413/UE z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Dz. Urz. UE L 68 z 13.03.2015, str. 9).”;

2) w art. 2:

a) pkt 18 otrzymuje brzmienie:

„18) pieszy – osobę znajdującą się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim albo przy użyciu urządzenia transportu osobistego, a także osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej;”;

b) pkt 31 otrzymuje brzmienie:

„31) pojazd – środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane, z wyjątkiem urządzenia, o którym mowa w pkt 48a;”;

c) pkt 35a otrzymuje brzmienie:

„35a) pojazd nienormatywny – pojazd lub zespół pojazdów, którego nacisk jednej lub wielu osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku jest większy od dopuszczalnego, przewidzianego dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy; pojazdem nienormatywnym jest również zespół pojazdów składający się z większej liczby pojazdów, niż określona w art. 62 ust. 4;”;

d) pkt 41 otrzymuje brzmienie:

„41) autobus – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą oraz ich bagażu;”;

e) po punkcie 48 dodaje się pkt 48a w brzmieniu:

- „48a) urządzenie transportu osobistego – urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się pieszych napędzane siłą mięśni; określenie to obejmuje również urządzenie transportu osobistego, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m, wyposażone w napęd elektryczny o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 1000 W, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h i mechanizm pozwalający na bezpieczne zatrzymanie urządzenia;”,
- f) pkt 50 otrzymuje brzmienie:
„50) przyczepa – pojazd na kołach, bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem; określenie to obejmuje również przyczepę modułową;”,
- g) po pkt 50 dodaje się pkt 50a i 50b w brzmieniu:
„50a) moduł przyczepy – pojazd posiadający co najmniej 2 osie niezależne w jednej linii, umożliwiające połączenie z kompatybilnymi modułami przyczepy;
50b) przyczepa modułowa – przyczepa składająca się z jednego lub więcej modułów przyczepy, przeznaczona konstrukcyjnie do przewozu ładunków niepodzielnych;”,
- h) pkt 52 otrzymuje brzmienie:
„52) naczepa – przyczepę, której część spoczywa na innym pojeździe i obciąża ten pojazd;”,
- i) po pkt 60 dodaje się pkt 60a w brzmieniu:
„60a) rodzaj pojazdu – klasyfikację pojazdu według wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust.1 pkt 3;”,
- j) pkt 82 otrzymuje brzmienie:
„82) tramwaj – pojazd szynowy przystosowany do uczestniczenia w ruchu drogowym;”,
- k) dodaje się pkt 86 i 87 w brzmieniu:
„86) badanie techniczne – zespół czynności kontrolnych wykonywanych na podstawie przepisów prawa przez:
a) diagnostę w stacji kontroli pojazdów lub w Centrum Badawczym Transportowego Dozoru Technicznego, a w przypadku niektórych rodzajów pojazdów poza stacją kontroli pojazdów lub poza Centrum Badawczym Transportowego Dozoru Technicznego,

- b) upoważnionego pracownika Transportowego Dozoru Technicznego w Centrum Badawczym Transportowego Dozoru Technicznego, a w przypadku trolejbusów i tramwajów w infrastrukturze właściciela lub posiadacza – sprawdzających spełnianie przez pojazd odpowiednich warunków lub wymagań technicznych;
 - 87) diagnosta – osobę fizyczną uprawnioną do wykonywania badania technicznego na podstawie świadectwa kompetencji diagnosty.”;
- 3) w art. 11 ustawy:
- a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone, z zastrzeżeniem ust. 4b, jedynie w przypadku braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca kierującemu rowerem.”,
 - b) po ust. 4a dodaje się ust. 4b – 4d w brzmieniu:

„4b. Pieszy poruszający się przy użyciu urządzenia transportu osobistego może poruszać się po drodze dla rowerów i przejeździe dla rowerzystów. Korzystając z drogi dla rowerów i przejazdu dla rowerzystów pieszy jest obowiązany do ruchu prawą stroną z zachowaniem szczególnej ostrożności i ustępowania miejsca kierującemu rowerem oraz stosowania do znaków drogowych przeznaczonych dla kierującego rowerem.

4c. Pieszy poruszający się przy użyciu urządzenia transportu osobistego poza miejscami, o których mowa w ust. 4b, jest obowiązany do ruchu prawą stroną z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz z prędkością pieszego. Korzystając z pobocza lub jezdni pieszy jest obowiązany do stosowania się do zasady określonej w ust. 2 i 3.

4d. Pieszy, o ile osiągnął wiek co najmniej 10 lat, może poruszać się przy użyciu urządzenia transportu osobistego wyposażonego w napęd elektryczny.”;
- 4) w art. 27 ustawy dodaje się ust. 6 w brzmieniu:
- „6. W przypadku pieszego poruszającego się przy użyciu urządzenia transportu osobistego po drodze dla rowerów i przejeździe dla rowerzystów przepisy ust. 1-4 stosuje się odpowiednio.”;
- 5) w art. 60 w ust. 2 w pkt 5 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

- „6) używania pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych oznaczonego w sposób nieodpowiedni do przewożonego ładunku.”;
- 6) w art. 62 ust. 4b otrzymuje brzmienie:
- „4b. Przejazd zespołu pojazdów:
- 1) złożonego z liczby pojazdów większej niż określona w ust. 4, wymaga zezwolenia o którym mowa w art. 64d;
 - 2) o długości większej niż określona w ust. 4a wymaga zezwolenia, o którym mowa w art. 64c albo zezwolenia, o którym mowa w art. 64d.”;
- 7) w art. 66:
- a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Pojazd kategorii M₂ oraz M₃ powinien być wyposażony w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający maksymalną prędkość do 100 km/h, pojazd kategorii N₂ oraz N₃ powinien być wyposażony w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający maksymalną prędkość do 90 km/h. Ogranicznik prędkości powinien być montowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną.”,
 - b) w ust. 1b w pkt 5 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:

„6) kategorii N₃ oraz M₃ o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 stycznia 1988 r.;

7) kategorii N₂, M₂ oraz M₃ o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 października 2001 r.”,
 - c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Właściciel lub posiadacz pojazdu odpowiada za utrzymanie w należyтым stanie oraz sprawność i skuteczność działania urządzeń i wyposażenia pojazdu, o którym w ust. 2.”;
- 8) w art. 66a:
- a) w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nadaje w drodze decyzji administracyjnej za opłatą, na wniosek właściciela pojazdu numer nadwozia, podwozia lub ramy, w przypadku pojazdu.”,
 - b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a – 2c w brzmieniu:

„2a. Opłata, o której mowa w ust. 2, stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

2b. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 2, nie może przekroczyć 100 zł.

2c. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi rejestr nadanych i umieszczonych numerów nadwozia, podwozia lub ramy. ”,

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając znaczenie numerów nadwozia, podwozia lub ramy dla zapewnienia pewności i bezpieczeństwa obrotu pojazdami, określi, w drodze rozporządzenia, w przypadkach, o których mowa w ust. 2, szczegółowy sposób oraz tryb nadawania tych numerów i ich umieszczania oraz wysokość opłaty za nadanie numeru nadwozia, podwozia lub ramy.”;

9) w art. 70y:

a) art. 70y ust.1 otrzymuje brzmienie:

„1.Jednostką właściwą do przeprowadzania badań homologacyjnych, badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych oraz kontroli zgodności jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego lub podmiot wyznaczony przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, zwany dalej "jednostką uprawnioną.”;

b) w ust. 2 w pkt 4 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) w zakresie dopuszczenia do ruchu pojazdu zarejestrowanego, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych - przeprowadzanie badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych określonych dla danego pojazdu w przepisach dotyczących homologacji typu, których spełnienie wymagane jest przepisami w zakresie warunków technicznych pojazdów.”;

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wykonuje zadania wskazane w ust. 2.” ;

d) dodaje się ust. 6 – 8 w brzmieniu:

„6. Koszty badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych pojazdu zarejestrowanego, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych pokrywa właściciel pojazdu.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres badań, o których mowa w ust. 1, do których uprawniony jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

8. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 7, minister uwzględnia:

- 1) konieczność zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska;
- 2) potrzebę zapewnienia zabezpieczenia dokumentów przed przerobieniem lub podrobieniem.”

10) w art. 70z ustawy:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego lub jednostka uprawniona przeprowadza badania homologacyjne na wniosek odpowiednio producenta albo podmiotu dokonującego montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem.”;

b) ust. 5 - 8 otrzymują brzmienie:

„5. W ramach badań homologacyjnych producent dostarcza na żądanie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego lub jednostki uprawnionej, na swój koszt, pojazdy, przedmioty wyposażenia lub części, w liczbie i kompletacji koniecznej do przeprowadzenia wymaganych badań.

6. Z przeprowadzonego badania homologacyjnego, z zastrzeżeniem ust. 7, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego lub jednostka uprawniona sporządzają:

- 1) protokół wraz ze sprawozdaniem zawierającym wyniki tego badania - w przypadku badań homologacyjnych typu pojazdu oraz sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem, albo
- 2) sprawozdanie zawierające wyniki tego badania - w przypadku typu przedmiotu wyposażenia lub części.

7. W przypadku określenia przez producenta zakresu wymagań technicznych, do sprawdzenia z zastosowaniem wirtualnych metod testowania, jednostka uprawniona lub Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza procedurę walidacji, o której mowa w załączniku XVI do dyrektywy 2007/46/WE, z której sporządza sprawozdanie. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego lub jednostka uprawniona w porozumieniu z Dyrektorem Transportowego Dozoru

Technicznego w sprawozdaniu określa zasadność zastosowania wirtualnej metody testowania.

8. W sprawozdaniu, o którym mowa w ust. 6, podmiot sporządzający sprawozdanie zamieszcza informacje o zastosowanych podczas przeprowadzanych badań homologacyjnych typu WE pojazdu, typu WE przedmiotu wyposażenia lub części wirtualnych metodach testowania.”

b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Koszty badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych pojazdu zarejestrowanego, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych pokrywa właściciel pojazdu.”;

11) w art. 71:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wraz z dowodem rejestracyjnym albo pozwoleniem czasowym. Przepis ten nie dotyczy pojazdów, o których mowa w ust. 3, z zastrzeżeniem ust. 1a i 1b.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. W przypadku, o którym mowa w art. 84 ust. 2a, dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdów, o których mowa w ust. 1, jest dowód rejestracyjny.

1b. W przypadku pojazdów:

- 1) zarejestrowanych, o których mowa w art. 81 ust. 4 pkt 2, albo
 - 2) nowych, dla których wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzje o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE, zarejestrowanych po raz pierwszy
- do czasu następnego okresowego badania technicznego pojazdu dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, jest dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„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 zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Przepis ten nie dotyczy motocykla.”;

12) w art. 80d w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) opłata ewidencyjna, o której mowa w art. 75 ust. 2, art. 77 ust. 3, art. 83 ust. 1 pkt 3 i art. 150 ust. 1;”;

13) w dziale III:

a) rozdział 3 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 3

Badania techniczne pojazdów

Art. 81. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego.

2. Badania techniczne dzielą się na badania okresowe, badania dodatkowe, badania co do zgodności z warunkami technicznymi oraz badania rozszerzone w przypadku trolejbusów lub tramwajów..

3. Okresowe badanie techniczne po raz pierwszy jest przeprowadzane przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

4. Badaniu, o którym mowa w ust. 3, nie podlega:

- 1) nowy pojazd, dla którego wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzję o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu lub nowy pojazd objęty obowiązkiem, o którym mowa w art. 70d ust.1;
- 2) pojazd zarejestrowany po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim:

- a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu - w okresie od dnia pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego, ustalonego na podstawie ust. 5, lub
- b) w którego zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności, o którym mowa w ust. 19

– z wyjątkiem taksówki, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego.

5. Okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się corocznie przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji lub od dnia przeprowadzonego badania, z zastrzeżeniem ust. 6-10.

6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego i specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, czterokołowca, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 5 lat od dnia pierwszej rejestracji i nie później niż 2 lata od dnia przeprowadzenia poprzedniego badania technicznego, a następnie corocznie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób wykorzystywanego do zarobkowego przewozu osób, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym.

7. Okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej, motoroweru oraz czterokołowca lekkiego przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od

dnia przeprowadzenia badania technicznego. Przyczepa rolnicza marki SAM podlega corocznym badaniom technicznym.

8. Przepisy ust. 6 i 7 dotyczą również pojazdów, o których mowa w ust. 6 i 7, zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą. W tym przypadku za dzień pierwszej rejestracji, o której mowa w ust. 6 i 7, przyjmuje się dzień pierwszej rejestracji za granicą.

9. Okresowe badanie techniczne autobusu przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie przed upływem każdego kolejnych 6 miesięcy od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Przepis stosuje się także do autobusu – pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego.

10. Przyczepa lekka, przyczepa specjalna przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny, pojazd zabytkowy nie podlegają okresowym badaniom technicznym.

10a. Przyczepa lekka marki SAM, pojazd zabytkowy przeznaczony do zarobkowego transportu drogowego podlegają corocznym badaniom technicznym.

11. Niezależnie od badań, o których mowa w ust. 3-5, dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd:

- 1) skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego:
 - a) w przypadku uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska,
 - b) który uczestniczył w wypadku drogowym lub innym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 5, lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, w tym kół, zawieszenia oraz układów poduszek powietrznych, układu kierowniczego lub hamulcowego;
- 2) skierowany przez starostę albo na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu:
 - a) w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji,
 - b) jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył w wypadku drogowym lub innym lub narusza wymagania ochrony środowiska,

- c) w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy,
 - d) w celu sprawdzenia prawidłowości konstrukcyjnego ograniczenia prędkości ciągnika rolniczego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, do prędkości 25 km/h,
 - e) w przypadku, o którym mowa w pkt 1 lit. a,
 - f) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, skutkujących zmianą układu napędowego, zmianą masy, zmianą wymiarów lub zmianą nacisków, zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus lub zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny, z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem;
- 3) 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;
 - 4) który ma być używany jako taksówka, pojazd przystosowany do używania jako pojazd uprzywilejowany, pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego lub pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych;
 - 5) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupach 3 i 10 działu II załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. poz. 1844 oraz z 2016 r. poz. 615 i 1948) w zakresie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, układu hamulcowego lub kierowniczego mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
 - 6) w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - 7) dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2016 r. poz. 710, z

późn. zm.³⁾), ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2032 i 2048 oraz z 2017 r. poz. 60) lub ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1888, 1926, 1933 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 60-);

- 8) autobus, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi;
- 9) wyposażony w blokadę alkoholową;

12. Badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi podlega pojazd zabytkowy przed pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

13. Badanie techniczne pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu przeprowadza się po przedstawieniu dokumentu wydanego przez właściwy organ dozoru technicznego, stwierdzającego sprawność urządzenia technicznego.

14. Badanie techniczne pojazdu wyposażonego w blokadę alkoholową przeprowadza się po przedstawieniu dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej, wystawionego przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela, ważnego przez okres 12 miesięcy od dnia wystawienia.

15. W przypadku powstania trudności w ustaleniu parametrów pojazdu, badanie techniczne może być przeprowadzone po przedstawieniu opinii rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a.

16. Badanie techniczne ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej może być przeprowadzane w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów zgodnie z wymaganiami określonymi na podstawie art. 86j i w sposób określony na podstawie ust. 19.

17. Na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu może być przeprowadzone badanie techniczne pojazdu w sposób określony dla okresowego badania technicznego pojazdu celem sprawdzenia stanu technicznego pojazdu.

18. Termin ważności badania technicznego pojazdu, o którym mowa w ust. 4 pkt 2 lit. b, uznaje się, o ile nie jest dłuższy niż termin ważności badania technicznego ustalany na podstawie ust. 5-10.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 846, 960, 1052, 1206, 1228, 1579, 1948 i 2024 oraz z 2017 r. poz. 60.

19. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu,
 - 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania
- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.

20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi ,
 - 2) wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym oraz wzory innych dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania
- uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.

Art.81a. 1. Organem właściwym w sprawie badań technicznych pojazdów odpowiedzialnym za zapewnienie obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych pojazdów jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przedstawia ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie z działań związanych z zapewnieniem prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów– do końca kwartału roku następnego.

3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego gromadzi na wyodrębnionym rachunku w Banku Gospodarstwa Krajowego opłaty przeznaczone na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów:

- a) opłatę za nadanie numeru nadwozia, podwozia lub ramy, o której mowa w art. 66a ust. 2,
- b) opłatę za badanie techniczne tramwaju i trolejbusu, o których mowa w art. 82 ust.1,

- c) opłatę przeznaczoną na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 pkt 2,
- d) opłaty za badania techniczne przeprowadzane w Centrach Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego, o których mowa w art. 86 ust. 4 -8,
- e) opłatę za sprawdzenie, o którym mowa w art. 86a ust.7,
- f) opłatę za sprawdzenie uzupełniające, o którym mowa w art. 86f ust. 2,
- g) opłatę za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86b ust. 3,
- h) opłatę za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, o której mowa w art. 86m ust. 3,
- i) opłatę za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, o których mowa w art. 86s ust. 9,
- j) opłatę za egzamin dla kandydatów na diagnostów i diagnostów, o której mowa w art. 86 w ust. 3,
- k) opłata za seminaria dla wykładowców w ośrodkach szkolenia diagnostów, o której mowa w art. 86r ust. 2.

4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeznacza 2% zweryfikowanego zysku z opłat, o których mowa w ust. 3, na działalność naukowo - badawczą.

Art. 82. 1. Właściciel lub posiadacz tramwaju albo trolejbusu jest obowiązany przedstawić go do badania technicznego.

2. Badania techniczne tramwajów i trolejbusów, z uwzględnieniem ust. 8, przeprowadza organ właściwy w sprawach badań technicznych pojazdów, o którym mowa w art. 81a ust. 1.

3. Badania techniczne tramwaju albo trolejbusu dzielą się na badania okresowe, badania dodatkowe oraz badania rozszerzone.

4. Okresowe badanie techniczne trolejbusu przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie przed upływem każdego kolejnych 6 miesięcy od dnia przeprowadzenia badania technicznego.

5. Okresowe badanie techniczne tramwaju przeprowadza się przed upływem 5 lat od dnia przekazania nowego tramwaju do eksploatacji, następnie przed upływem 3 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego, a następnie przed

upływem każdych kolejnych dwóch lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.

6. Dodatkowe badanie techniczne tramwaju albo trolejbusu przeprowadza się:

a) w razie potrzeby uzasadnionej okolicznościami badania po wypadku,
b) na wniosek organów kontroli ruchu drogowego w celu sprawdzenia zespołów i układów w tramwaju albo trolejbusie, co do których istnieje uzasadnione przypuszczenie, że nie spełniają one obowiązujących warunków technicznych, przy czym zakres tego badania może być ograniczony do niektórych zespołów i układów tramwaju albo trolejbusu, stosownie do okoliczności, z których wynika potrzeba ich przeprowadzenia,

c) w przypadku dokonania zmiany mającej wpływ na parametry techniczne określone w przepisach o warunkach technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresie ich niezbędnego wyposażenia.

7. Rozszerzone badanie techniczne tramwaju albo trolejbusu przeprowadza się przed dopuszczeniem do ruchu sprowadzonego z zagranicy używanego tramwaju albo trolejbusu.

8. Badanie techniczne tramwaju albo trolejbusu jest przeprowadzane w infrastrukturze właściciela lub posiadacza, spełniającej warunki określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 10.

9. Do badań technicznych tramwaju albo trolejbusu stosuje się przepisy art. 81 ust. 13 i 14.

10. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych tramwajów i trolejbusów;
- 2) warunki dla infrastruktury oraz wyposażenie kontrolno-pomiarowe niezbędne do przeprowadzania badań technicznych tramwajów albo trolejbusów;
- 3) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania.

11. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 10, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:

- 1) warunki techniczne oraz specyfikę konstrukcji pojazdów podlegających badaniu;

- 2) proces zużywania podstawowych części i elementów wyposażenia tych pojazdów mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu;
- 3) zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.

Art. 83.1. Badanie techniczne przeprowadza się po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu:

- 1) opłaty za przeprowadzenie badania technicznego;
- 2) opłaty przeznaczonej na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów;
- 3) opłaty ewidencyjnej.

2. Obowiązane do pobierania i przekazywania opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 2, są podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów z wyłączeniem służb, o których

mowa w art. 73 ust. 3 w stosunku do badań wykonywanych w stacjach kontroli pojazdów prowadzonych przez podmioty tych służb.

3. W przypadku ponownego badania technicznego, o którym mowa w art. 85 ust. 4, właściciel lub posiadacz pojazdu uiszcza opłaty wskazane w ust. 1 po przeprowadzonym badaniu technicznym.

4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 1, nie może przekroczyć 600 zł z zastrzeżeniem ust. 3.

5. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 2, za przeprowadzenie badania technicznego trolejbusu lub tramwaju, nie może przekroczyć 1800 zł.

6. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 2, za każde przeprowadzone badanie techniczne pojazdu nie może przekroczyć równoważności w złotych 2 euro, określonej przy zastosowaniu kursu średniego ustalonego przez Narodowy Bank Polski w dniu ogłoszenia rozporządzenia, o którym mowa w ust.

4. Opłata stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

7. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wysokość opłaty przeznaczonej na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów;
- 2) termin, w którym podmioty obowiązane do pobrania i przekazania opłaty przeznaczonej na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych

- pojazdów, przekazują pobrane należności na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego;
- 3) tryb i zasady pobierania, ewidencjonowania, przekazywania i rozliczania opłaty przez podmioty zobowiązane do jej pobierania;
 - 4) wzór miesięcznego sprawozdania zawierającego kwoty opłat przeznaczonych na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, pobranych i przekazanych lub uiszczonych na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego;
 - 5) termin przekazywania miesięcznego sprawozdania.
8. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:
- 1) koszty związane z zapewnieniem prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, w tym również sprawowaniem nadzoru nad systemem badań technicznych;
 - 2) konieczność ujednoczenia wzorów dokumentów;
 - 3) konieczność zapewnienia jednolitego postępowania podmiotów.
9. W przypadku dokonywania opłat, o których mowa w ust. 1, w obrocie bezgotówkowym, za ich uiszczenie uważa się złożenie przez właściciela lub posiadacza pojazdu dyspozycji obciążenia rachunku bankowego, rachunku w spółdzielczej kasie oszczędnościowo-kredytowej, rachunku płatniczego w instytucji płatniczej lub instytucji pieniądza elektronicznego na podstawie polecenia przelewu bądź za pomocą innego niż polecenie przelewu instrumentu płatniczego.
10. Opłaty, o których mowa w ust. 1, mogą być uiszczone w terminie późniejszym, wynika to z umowy zawartej pomiędzy przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów a właścicielem lub posiadaczem pojazdu.

Art. 84. 1. Organ dokonujący rejestracji pojazdu wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 1b.

2. Po przeprowadzonym badaniu technicznym diagnosta wydaje właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym.

3. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, termin następnego badania technicznego diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym po stwierdzeniu pozytywnego wyniku tego badania.

4. Na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu diagnosta wpisuje również do dowodu rejestracyjnego termin następnego badania technicznego.

5. Każdy wpis terminu następnego badania technicznego dokonany w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym lub dowodzie rejestracyjnym opatrzony jest pieczętą diagnosty zawierającą numer ewidencyjny diagnosty oraz kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów.

6. Wykonanie okresowego badania technicznego nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego, uznaje się za badanie techniczne wykonane w wyznaczonej dacie.

7. W przypadku wykonania okresowego badania technicznego:

1) wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego,

2) po wyznaczonej dacie badania technicznego

- termin następnego okresowego badania technicznego liczy się od daty przeprowadzenia tego badania.

Art. 85. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela, posiadacza pojazdu lub organu rejestrującego zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu zawiera oczywistą nieprawidłowość lub istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami ustawy, właściciel, posiadacz pojazdu lub organ rejestrujący, może wystąpić do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o ponowne przeprowadzenie badania technicznego.

2. Ponowne badanie techniczne, o którym mowa ust.1, przeprowadza się w Centrum Badawczym Transportowego Dozoru Technicznego.

3. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości, o których mowa w ust. 1, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego unieważnia zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym zawierające nieprawidłowość. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym po przeprowadzeniu ponownego badania technicznego.

4. Ponowne badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1, przeprowadzane jest na koszt właściciela lub posiadacza pojazdu w przypadku

braku stwierdzenia nieprawidłowości lub niezgodności, o których mowa w ust. 1.

b) dodaje się rozdziały 4-5 w brzmieniu:

„Rozdział 4

Stacje kontroli pojazdów

Art. 86. 1. Badanie techniczne przeprowadza się:

- 1) w podstawowej stacji kontroli pojazdów,
- 2) w okręgowej stacji kontroli pojazdów, albo
- 3) w Centrum Badawczym Transportowego Dozoru Technicznego.

2. W podstawowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:

- 1) okresowe badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem pkt 3 i 4 oraz ust. 6;
- 2) dodatkowe badania techniczne w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w pkt 1, z zastrzeżeniem ust. 5 - 7;
- 3) badania techniczne przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami określonymi w pkt 1, o ile stacja spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86j ust. 1 pkt 1, w zakresie długości stanowiska kontrolnego;
- 4) badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów zgodnie z wymaganiami określonymi na podstawie art. 86j i w sposób określony na podstawie art. 81 ust. 19, jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86j ust. 1 pkt 1, w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzenie badań poza stacją kontroli pojazdów.

3. W okręgowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:

- 1) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 5-7;
- 2) badania pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi;
- 3) badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów zgodnie z wymaganiami określonymi na podstawie art. 86j i w sposób określony na podstawie art. 81

ust. 19, jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86j ust. 1 pkt 1, w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzenie badań poza stacją kontroli pojazdów.

4. W Centrum Badawczym Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza się:

- 1) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów odpowiednio przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych;
- 2) dodatkowe badanie techniczne, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, skutkujących zmianą układu napędowego, zmianą masy, zmianą wymiarów lub zmianą nacisków, zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus lub zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny;
- 3) dodatkowe badanie techniczne pojazdów, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym;
- 4) badania techniczne tramwajów i trolejbusów, z uwzględnieniem art. 82 ust. 8;
- 5) procedurę umieszczenia numeru nadwozia, podwozia lub ramy, o których mowa w art. 66a ust. 2;
- 6) ponowne badania techniczne, o których mowa w art. 85;
- 7) badania techniczne pojazdów, o których mowa w art. 81 ust. 11 pkt

1.5. Dodatkowe badanie techniczne autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, a także dla pojazdu, dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych lub ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych oraz badanie co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego, jest przeprowadzane wyłącznie w okręgowej stacji kontroli pojazdów.

6. Okresowe i dodatkowe badanie techniczne pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, dodatkowe badania techniczne pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym jest przeprowadzane w okręgowej stacji kontroli pojazdów lub w Centrum Badawczym Transportowego Dozoru Technicznego.

7. Dodatkowe badanie techniczne pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, skutkujących zmianą układu napędowego, zmianą masy, zmianą wymiarów lub zmianą nacisków, zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus lub zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny, badanie techniczne tramwajów i trolejbusów oraz ponowne badania techniczne, o których mowa w art. 85, jest przeprowadzane wyłącznie w Centrum Badawczym Transportowego Dozoru Technicznego

8. Procedura umieszczenia numeru nadwozia, podwozia lub ramy, o których mowa w ust. 4 pkt 5, może być przeprowadzona przez upoważnionego pracownika Transportowego Dozoru Technicznego w stacji kontroli pojazdów wskazanej w drodze zarządzenia przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

9. Centra Badawcze Transportowego Dozoru Technicznego tworzy Dyktor Transportowego Dozoru Technicznego po uprzednim uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.

10. Dyktor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi jawny i udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej rejestr Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 86a. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1829, 1948, 1997 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 460) i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

2. Działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów mogą prowadzić również jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, które spełniają wymagania określone w ust. 5.

3. Do jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy odnoszące się do przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

4. Środki publiczne przekazywane na działalność podstawową jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 2, nie mogą być wykorzystane w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 1.

5. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który:

- 1) ma siedzibę lub oddział, a w przypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą miejsce wykonywania działalności – na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość;
- 3) nie był 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;
- 4) posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań;
- 5) zatrudnia diagnostów.

6. Przepisów ust. 1-4 oraz ust. 5 pkt 1-3 nie stosuje się do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie prowadzenia przez niego Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego.

7. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza na wniosek przedsiębiorcy, za opłatą, sprawdzenie stacji kontroli pojazdów w zakresie, o którym mowa w ust. 5 pkt 4. Z czynności sprawdzających sporządzany jest protokół.

8. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 7, nie może przekroczyć 1500 zł.

9. Opłata stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

10. W przypadku łączenia, podziału lub przekształcenia przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów na podstawie przepisów ustawy z dnia 15 września 2001 r. Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1578,2255 i

2260), przedsiębiorca, powstały w wyniku połączenia, podziału lub przekształcenia, który chce prowadzić stację kontroli pojazdów musi poddać się procedurze sprawdzenia, o której mowa w ust. 7.

Art. 86b. 1. Organem właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

3. Za czynności Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie wpisu do rejestru, o którym mowa w ust. 1, pobierana jest opłata. Opłata stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 300 zł.

Art. 86c. 1. W celu uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, przedsiębiorca składa wniosek o wpis do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Wniosek o wpis do rejestru powinien zawierać następujące dane:

- 1) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
- 2) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym – o ile numer taki przedsiębiorca posiada;
- 3) numer identyfikacji REGON,
- 4) adres stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy;
- 5) zakres badań, jakie przedsiębiorca zamierza przeprowadzać;
- 6) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ich świadectw kompetencji diagnostów;
- 7) numer protokołu ze sprawdzenia, o którym mowa w art. 86a ust.7.

3. Protokół, o którym mowa w ust. 2 pkt 7, musi być sporządzony z datą nie wcześniejszą niż 30 dni przed złożeniem wniosku.

4. Wraz z wnioskiem o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów podmiot zainteresowany składa oświadczenie następującej treści:

„Oświadczam, że:

- 1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.”.

5. Oświadczenie powinno również zawierać:

- 1) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
 - 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
 - 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.
6. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 3, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.". Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

Art. 86d. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego po stwierdzeniu spełnienia wymagań, o których mowa w art. 86a ust. 5:

- 1) dokonuje wpisu przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;
- 2) nadaje stacji kontroli pojazdów kod rozpoznawczy;
- 3) wydaje zaświadczenie o dokonaniu wpisu.

2. W rejestrze przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów umieszcza się kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów oraz dane przedsiębiorcy, o których mowa w art. 86c ust. 2, z wyjątkiem adresu zamieszkania, jeżeli jest on inny niż adres siedziby.

3. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany do posługiwania się pieczętką zawierającą kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów zgodną z wzorem, określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 86j ust. 1 pkt 3 lit. c.

4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, dokonania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów w przypadku:

- 1) stwierdzenia braku spełnienia wymagań, o których mowa w art. 86a ust. 5;
- 2) określonym w art. 68 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

Art. 86e. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany przekazać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego:

- 1) informacje o zmianie danych, o których mowa w art. 86c ust. 2,
- 2) informacje o zmianie stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów,
- 3) wniosek o wykreślenie z rejestru w związku z zakończeniem prowadzenia działalności w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów

– w terminie 14 dni od dnia zaistnienia zmian lub zakończenia prowadzenia działalności.

Art. 86f. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany uzyskać nowy wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, w przypadku zmiany:

- 1) zakresu przeprowadzanych badań technicznych;
- 2) stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów.

2. Uzyskanie nowego wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów nie jest wymagane w przypadku zmiany stanu faktycznego polegającej na wymianie wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub zmianie warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów, jeżeli zostały one poddane na wniosek przedsiębiorcy sprawdzeniu uzupełniającemu przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Sprawdzenie uzupełniające podlega opłacie.

3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w toku sprawdzenia uzupełniającego wyposażenie kontrolno – pomiarowe podejmuje czynności jak w toku sprawdzenia, o którym mowa w art. 86a ust. 7, w zakresie zgłoszonym przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów.

4. Protokół ze sprawdzenia uzupełniającego wyposażenia kontrolno – pomiarowego stanowi integralną część protokołu ze sprawdzenia, o którym mowa w art. 86a ust. 7.

5. Opłata, o której mowa w ust. 2, stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

6. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 2, nie może przekroczyć 1500 zł.

7. Przepisu ust. 1 nie stosuje się w odniesieniu do wyposażenia kontrolno-pomiarowego przekazanego do kontroli metrologicznej lub naprawy, pod warunkiem zawiadomienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego o tym przekazaniu w terminie 2 dni od dnia jego dokonania.

8. Do zawiadomienia, o którym mowa w ust. 7, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86j ust.1 pkt 1.

Art. 86g. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów:

- 1) na jego wniosek;
- 2) w przypadku wydania decyzji administracyjnej o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów;
- 3) nie poddał się sprawdzeniu, o którym mowa w art. 86f ust. 3 ustawy.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1 pkt 2, jeżeli przedsiębiorca:

- 1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 86c ust. 3, niezgodne ze stanem faktycznym;
- 2) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów w terminie wyznaczonym przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego;
- 3) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

3. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest niedopełnienie przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów obowiązków, o których mowa w art. 86h.

Art. 86h. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów zapewnia przeprowadzanie badań technicznych pojazdów:

- 1) przez osoby posiadające świadectwo kompetencji diagnosty;

- 2) przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w wymaganych warunkach lokalowych.

Art. 86i. 1. Nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, sprawuje wyodrębniona komórka organizacyjna Transportowego Dozoru Technicznego, zwana dalej „komórką nadzoru TDT”.

2. Czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy komórki nadzoru TDT, na podstawie upoważnienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz legitymacji służbowej.

3. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać upoważnieni pracownicy, którzy:

- 1) posiadają odpowiednie kompetencje techniczne;
- 2) przeszli szkolenie zgodne z normą PN-EN ISO/IEC 17020.

4. Upoważnieni pracownicy nie mogą:

- 1) być zatrudnieni na stacji kontroli pojazdów;
- 2) prowadzić działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów;

kontroli pojazdów;

3) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnością i niezależnością wykonywanych czynności kontrolnych.

5. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wyłącza upoważnionych pracowników od udziału w czynnościach kontrolnych w ramach nadzoru nad stacją kontroli pojazdów w przypadku, gdy pracownicy wykonujący nadzór są powiązani z przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów, zatrudnionym przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów przedsiębiorcom w taki sposób, że może to powodować konflikt interesów, zagrażać ich niezależności lub wpływać na wykonywane przez nich czynności kontrolne.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania dotyczące kompetencji technicznych oraz szkolenia pracowników komórki nadzoru TDT.

7. W ramach wykonywanego nadzoru, komórka nadzoru TDT:

- 1) przeprowadza kontrolę i zatwierdza wyniki wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę w zakresie:
 - a) analizy wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek,
 - b) analizy i zatwierdzenia wyniku pomiaru z urządzeń do badania skuteczności i równomierności działania hamulców, wyniku pomiaru z wieloskładnikowego analizatora spalin silników o zapłonie iskrowym i dymomierza w zakresie emisji szkodliwych substancji,
 - d) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji,
 - e) fotograficznego udokumentowania obecności pojazdu na badaniach;
- 2) przeprowadza, co najmniej raz w roku kalendarzowym, doraźne kontrole sprawdzające przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów – w zakresie:
 - a) zgodności stacji kontroli pojazdów z wymaganiami, o których mowa w art. 86a ust. 5,
 - b) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów,
 - c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji,
 - d) weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych;
- 3) przeprowadza analizę skarg, wniosków i statystyk, na podstawie których może również wszczynać doraźne kontrole przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w zakresie, o którym mowa w pkt 1 i 2;
- 4) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów i wykonywania badań technicznych;
- 5) zakazuje prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów w przypadkach, o których mowa w art. 86g ust. 2;
- 6) może wystąpić z wnioskiem do organu rejestrującego o skierowanie na ponowne badanie techniczne, o którym w art. 85 ustawy, w przypadku:
 - a) gdy z czynności, o których mowa w pkt 1, wyniknie, iż zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu zawiera oczywistą nieprawidłowość;
 - b) uzasadnionego podejrzenia przeprowadzenia badania technicznego pojazdu niezgodnie z przepisami ustawy.

8. Kontrole są przeprowadzane w obecności przedsiębiorcy prowadzącego kontrolowaną stację kontroli pojazdów lub diagnosty, który jest tam zatrudniony.

9. Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy komórki nadzoru TDT podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym.

10. W ramach prowadzonych kontroli pracownicy komórki nadzoru TDT mają prawo:

- 1) żądania od przedsiębiorcy prowadzącego stację 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 prowadzone badania techniczne w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów działalność;
- 3) uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych;
- 4) rejestrowania przeprowadzanej kontroli na nośnikach audiowizualnych.

11. Po przeprowadzeniu kontroli pracownik komórki nadzoru TDT sporządza pisemny protokół z dokonania czynności i stwierdzonego stanu faktycznego. Protokół podpisuje przedsiębiorca lub zatrudniony diagnosta obecny przy kontroli, którzy mogą wnieść do protokołu ewentualne zastrzeżenia lub odmówić jego podpisania. W przypadku odmowy podpisania protokołu, sporządza się stosowną adnotację w protokole.

12. W ramach kontroli, o których mowa w ust. 3 pkt 1, w danym roku kalendarzowym, komórka nadzoru TDT obejmuje kontrolą nie mniej niż 0,5 % liczby badań technicznych wykonanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzedzającym.

13. Komórka nadzoru TDT poddaje analizie statystycznej wyniki uzyskane w toku kontroli, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2, i przekazuje je ministrowi właściwemu do spraw transportu do końca czerwca roku następującego po roku objętym analizą.

Art. 86j. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne odpowiednio do ich rodzajów oraz zakresów badań;

- 2) sposób nadawania kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów;
 - 3) wzory:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, wniosku o zmianę danych zawartych w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz wniosku o wykreślenie z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów,
 - b) zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do tego rejestru,
 - c) pieczętek stacji kontroli pojazdów;
 - 4) wysokość opłat za:
 - a) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, o których mowa w 86b ust.1,
 - b) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86e ust.8,
 - c) sprawdzenie uzupełniające, o którym mowa w art. 86b ust. 3,
 - d) przeprowadzenie badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych, o których mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 uwzględniając rodzaje badanych pojazdów, przedmiot, zakres, sposób i warunki przeprowadzania badań technicznych pojazdów,
 - e) przeprowadzanie badań technicznych tramwajów albo trolejbusów, o których mowa w art. 82 ust. 1

- mając na uwadze złożoność procedur, ich usprawnienie oraz ponoszone koszty związane z dokonywaniem czynności
2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:
- 1) postęp techniczny w rozwoju konstrukcji pojazdów;
 - 2) sposoby badań technicznych pojazdów, rodzaje badanych pojazdów, przedmiot, zakres, sposób i warunki przeprowadzania badań technicznych pojazdów,
 - 3) konieczność ujednolicenia wzorów dokumentów;
 - 4) koszty dokonania sprawdzenia stacji kontroli pojazdów pod względem wymagań wyposażenia i warunków lokalowych;

- 5) koszty związane z przeprowadzeniem badań technicznych stosownie do ich przedmiotu, zakresu, sposobu wykonywania oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego;
- 6) konieczność zapewnienia jednolitego sposobu postępowania podmiotów i organów.

Art.86ja. Przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów zabrania się:

- 1) pobierania opłat za wykonanie badania technicznego pojazdów w wysokości innej niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 86j ust. 1 pkt 4 lit. c;

- 2) przyjmowania i oferowania korzyści materialnych lub osobistych, a także nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego pojazdu lub w powiązaniu z tym badaniem.

Art. 86k. 1. Do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej i Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową, których dotyczą warunki i tryb rejestracji określone w art. 73 ust. 3 oraz w art. 76 ust. 4 pkt 1 oraz pojazdów należących do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych, o których mowa w art. 73 ust. 2b, a także do pojazdów Państwowej Straży Pożarnej, mają zastosowanie przepisy rozdziału 3, z wyłączeniem art.81a oraz art. 82.

2. Badania techniczne pojazdów służb, o których mowa w ust. 1, są przeprowadzane:

- 1) przez upoważnione komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów prowadzone przez służby, o których mowa w ust. 1, z wyłączeniem obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz pojazdów Państwowej Straży Pożarnej;

- 2) w stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust.1.

3. Upoważnione do przeprowadzania badań technicznych komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów, o których mowa w ust. 2, posiadają uprawnienia stacji kontroli pojazdów wyłącznie w odniesieniu do pojazdów służb, o których mowa w ust. 1, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów, o których mowa w ust. 2 pkt 1, mogą w ramach współpracy wykonywać badania techniczne pojazdów innej służby niż właściwa dla komórki organizacyjnej przeprowadzane badanie.

5. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów służb, o których mowa w ust. 2 pkt 2, sprawują odpowiednio Minister Obrony Narodowej, minister właściwy do spraw wewnętrznych, Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szef Agencji Wywiadu, Szef Agencji Kontrwywiadu Wojskowego, Szef Biura Ochrony Rządu, Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego oraz Szef Krajowej Administracji Skarbowej.

6. Do czynności kontrolnych w ramach nadzoru, o którym mowa w ust. 5, przepisy art. 86h stosuje się odpowiednio, z wyłączeniem ust. 3 pkt 1 lit. d oraz ust. 8.

7. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, minister właściwy do spraw finansów publicznych oraz Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz po zasięgnięciu opinii Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szefa Agencji Wywiadu, Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, Szefa Biura Ochrony Rządu i Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, a także Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, uwzględniając specyfikę wynikającą z przeznaczenia pojazdów służb, o których mowa w ust. 1, określą, w drodze rozporządzenia:

- 1) jednostki lub komórki organizacyjne wyznaczone do nadzoru i upoważnione do wykonywania czynności kontrolnych oraz wydające upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych, wzory dokumentów związanych z uzyskaniem upoważnień do wykonywania badań oraz wzór upoważnienia do ich przeprowadzania;
- 2) wymagania w stosunku do komórek organizacyjnych i stacji kontroli pojazdów upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych pojazdów;
- 4) warunki i terminy przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 5) zasady i warunki współpracy przy wykonywaniu badań technicznych pojazdów innej służby niż właściwa dla komórki organizacyjnej przeprowadzającej badanie.

Rozdział 5

Diagności

Art. 86l. 1. Badania techniczne wykonuje diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów lub w Centrum Badawczym Transportowego Dozoru Technicznego .

2. Diagnosta przeprowadza badanie techniczne zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania oraz przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.

Art. 86ł. 1. Diagnostą może zostać osoba, która:

- 1) posiada odpowiednie wykształcenie i praktykę;
- 2) ukończyła kurs dla kandydatów na diagnostów, potwierdzony zaświadczeniem o jego ukończeniu albo odbyła kształcenie w formie zajęć szkolnych prowadzonych dla uczniów przez szkołę, jeżeli w podstawie programowej kształcenia w danym zawodzie jest przewidziane uzyskanie umiejętności do przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 3) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny na diagnostę przed komisją powołaną przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego;
- 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu:
 - a) za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe,
 - b) za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

2. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 1 pkt 1, rozumie się:

- 1) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów związanych z dyscypliną naukową: mechanika lub transport w zakresie motoryzacji i udokumentowane łącznie 6 miesięcy praktyki w stacji obsługi pojazdów lub stacji kontroli pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 2a, lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku naprawy pojazdów, albo
- 2) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów związanych z dyscypliną naukową: automatyka i robotyka, budowa i eksploatacja maszyn, elektronika, elektrotechnika, mechanika i

- udokumentowany łącznie 1 rok praktyki w stacji obsługi pojazdów lub stacji kontroli pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 2a, lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku naprawy pojazdów, albo
- 3) wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz posiadanie dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika w zawodzie technik pojazdów samochodowych i udokumentowany łącznie 1 rok praktyki w stacji obsługi pojazdów lub stacji kontroli pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 2a, lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku naprawy pojazdów, albo
 - 4) wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz posiadanie dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplom technika albo tytuł zawodowy technika w zawodach związanych z motoryzacją i udokumentowane łącznie 3 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub stacji kontroli pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 2a, lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku naprawy pojazdów.
3. Do okresu wymaganej praktyki, o którym owa w ust. 2a, wlicza się maksymalnie 3 miesiące praktyki odbytej na stacji kontroli pojazdów.
 4. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 2, wlicza się: praktykę objętą programem kształcenia na studiach, pod warunkiem, że praktyka jest odbywana na podstawie umowy o praktykę absolwencką zawartej między uczelnią a stacją kontroli pojazdów, zakładem (warsztatem) naprawy pojazdów lub podmiotem, o którym mowa w art. 86k ust. 2 lit.a.
 5. Praktyka, o której mowa w pkt 1 i 2 może być nabywana niezależnie od daty uzyskania wykształcenia, o którym mowa w pkt 1 i 2.
 6. Podstawą do zakwalifikowania wykształcenia wyższego w zakresie nauk technicznych na potrzeby wydania świadectwa kompetencji diagnosty do przeprowadzania badań technicznych pojazdów jest dokument wystawiony przez uczelnię potwierdzający, iż program kształcenia na określonym kierunku studiów obejmował obszary związane z budową pojazdów, o których mowa w ust. 2 pkt 1.
- Art. 86m. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do wykonywania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty.

3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje na wniosek zainteresowanego, za opłatą, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo kompetencji diagnosty jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie spełnia wymagania, o których mowa w art. 86ł ust. 1. Opłata stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 300 zł.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w art. 86ł ust. 1 oraz dowód uiszczenia opłat, o której mowa w ust. 3a.

6. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu wykonania badania technicznego przez diagnostę innych, niż określone w ust. 6 pkt 1, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może wydać postanowienie o obowiązku:

- 1) usunięcia przez diagnostę w wyznaczonym terminie stwierdzonych nieprawidłowości;
- 2) ukończenia przez diagnostę w terminie trzech miesięcy warsztatów doskonalenia zawodowego.

7. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku:

- 1) naruszenia przez diagnostę obowiązków, o których mowa w art. 86o ust.1 pkt 3;
- 2) bezskutecznego upływu terminów, o których mowa w ust. 5.

8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przywraca diagnoście, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku usunięcia naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia świadectwa.

9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa diagnoście świadectwo kompetencji diagnosty, w drodze decyzji administracyjnej w przypadku:

- 1) zaprzestania spełniania wymagań, określonych w art. 86ł ust. 1 pkt 4;

2) rażącego naruszenia przepisów dotyczących badań technicznych.

10. 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 niezgodnego ze stanem faktycznym.

11. W przypadku cofnięcia diagnoście świadectwa kompetencji diagnosty, kolejne świadectwo kompetencji diagnosty może zostać mu wydane:

- 1) nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofnął świadectwo kompetencji diagnosty oraz
- 2) po ponownym odbyciu przez diagnostę wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 86n ust. 1 pkt 2, oraz zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego.

12. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego informuje przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów, w której diagnosta wykonuje badania techniczne, o zawieszeniu, przywróceniu lub cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty oraz o zmianie jego statusu w rejestrze diagnostów.

13. Decyzji, o której mowa w ust. 8, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 86n. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi rejestr diagnostów.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku:

- 1) wydania świadectwa kompetencji diagnosty – nadaje diagnoście numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie;
- 2) zawieszenia świadectwa kompetencji diagnosty – wpisuje informacje o zawieszeniu w rejestrze diagnostów;
- 3) przywrócenia świadectwa kompetencji diagnosty – wpisuje informacje o przywróceniu w rejestrze diagnostów;
- 4) cofnięcia świadectwa kompetencji diagnosty – wpisuje informacje o cofnięciu w rejestrze diagnostów.

3. W rejestrze diagnostów umieszcza się:

- 1) dane diagnosty:
 - a) numer ewidencyjny,
 - b) imię i nazwisko,
 - c) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę kraju, który wydał ten dokument,
 - d) adres zamieszkania;
- 2) dane dotyczące nazwy, adresu i kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony – po uzyskaniu tych danych od przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów;
- 3) informacje o statusie wydanego diagnoście świadectwa kompetencji diagnosty.

Art. 86o. 1. Diagnosta jest obowiązany:

- 1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki;
- 2) uczestniczyć co dwa lata w dwudniowych warsztatach doskonalenia zawodowego;
- 3) przekazywać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego:
 - a) informacje o zmianie danych, o których mowa w art. 86n ust. 1 pkt 4, oraz art. 86n ust. 3 pkt 1 lit. b - d – w terminie 14 dni od dnia tej 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. Diagnosta przeprowadza badanie techniczne w sposób rzetelny i bezstronny, zgodnie z posiadaną przez niego wiedzą.

3. W przypadku, gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na przeprowadzenie badania technicznego pojazdu w sposób rzetelny i bezstronny, zgodnie z posiadaną przez niego wiedzą, diagnosta odstępuje od przeprowadzenia badania technicznego pojazdu i zawiadamia o zaistniałych okolicznościach Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 86p. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany do przekazywania Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego

informacji o zatrudnieniu albo ustaniu zatrudnienia diagnosty w terminie 7 dni od zaistnienia tego zdarzenia.

2. Obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się do diagnostów wykonujących obowiązki na stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86k ust. 2 pkt a.

Art.86q. 1. Kursy dla kandydatów na diagnostów i diagnostów oraz warsztaty doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów, zwany dalej „ośrodkiem szkolenia”.

2. Kursy i warsztaty, 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 wydaje zaświadczenia o ukończeniu:

- 1) kursu dla kandydatów dla diagnostów,
- 2) kursu dla diagnostów,
- 3) warsztatów doskonalenia zawodowego

– pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.

Art. 86r. 1. Ośrodek szkolenia może prowadzić przedsiębiorca, który:

- 1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonego kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego, w tym:
 - a) salę wykładową,
 - b) pomieszczenie biurowe;
- 2) dysponuje miejscem do prowadzenia ćwiczeń i zajęć praktycznych;
- 3) zapewnia prowadzenie kursów lub warsztatów doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających:
 - a) dokumenty potwierdzające uprawnienia diagnosty albo wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów związanych z dyscypliną naukową: mechanika lub transport w zakresie motoryzacji,
 - b) udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją,

- c) udokumentowane uczestnictwo co dwa lata w seminariach organizowanych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego obejmujących przepisy dotyczące badań technicznych pojazdów;
- 4) posiada zbiory odpowiednich przepisów oraz pomoce i środki dydaktyczne zapewniające prowadzenie zajęć zgodnie z obowiązującym programem kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 5) nie był 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) w stosunku do którego nie została otwarta likwidacja lub nie ogłoszono upadłości.

2. Za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, pobierana jest opłata. Opłata stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

3. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 2, nie może przekroczyć 400 zł.

Art. 86s. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia, jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

2. Działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia mogą prowadzić również jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, które spełniają wymagania określone w art. 86t ust. 1.

3. W stosunku do jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy odnoszące się do przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

4. Środki publiczne przekazywane na działalność podstawową podmiotów, o których mowa w ust. 2, nie mogą być wykorzystane w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 1.

5. Rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

6. Wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia jest dokonywany na wniosek przedsiębiorcy zawierający następujące dane:

- 1) nazwę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
- 2) numer KRS – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
- 3) numer identyfikacji statystycznej (REGON) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
- 4) adres prowadzenia działalności;
- 5) adres stacji kontroli pojazdów – wraz z określeniem tytułu prawnego oraz okresu, na jaki przedsiębiorca posiada tytuł prawny do dysponowania stacją kontroli pojazdów na potrzeby szkolenia.

7. Do wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, przedsiębiorca dołącza oświadczenie o następującej treści:

„Oświadczam, że:

- 1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) znane są mi i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia, określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”.

8. Oświadczenie powinno również zawierać:

- 1) nazwę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
- 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
- 3) dane osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy: imię, nazwisko, pełnioną funkcję oraz jej podpis.

9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego dokonuje wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia i wydaje zaświadczenie o dokonaniu wpisu, nadając przedsiębiorcy numer w rejestrze dla ośrodka szkolenia. Za wpis do rejestru Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego pobiera opłatę. Opłata stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

10. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 2, nie może przekroczyć 600 zł.

11. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia umieszcza dane, o których

mowa w ust. 6 i 9, z wyjątkiem adresu zamieszkania, jeżeli jest on inny niż adres siedziby.

12. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia jest obowiązany przekazać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego informacje o:

- 1) zmianie danych, o których mowa w ust. 6, w terminie 14 dni od dnia tej zmiany;
- 2) zakończeniu prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia – w terminie 14 dni od dnia zakończenia prowadzenia działalności.

Art. 86t. 1. Nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia sprawuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza kontrole okresowe raz w roku kalendarzowym.

2a. Kontrole okresowe, o których mowa w ust. 2, są prowadzone w zakresie:

- 1) zgodności z programem i właściwej realizacji kursów i warsztatów, o których mowa w art. 86q ust. 1;
- 2) właściwych warunków prowadzenia przez przedsiębiorcę ośrodka szkolenia.

3. Do kontroli okresowych, których mowa w ust. 2, stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej.

4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 2, nie może przekroczyć 1200 zł.

5. W ramach sprawowanego nadzoru Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego o wydaje decyzję administracyjną o wykreśleniu z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia w zakresie prowadzenia kursów i warsztatów doskonalenia zawodowego, jeżeli przedsiębiorca:

- 1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 86u ust. 7, niezgodnie ze stanem faktycznym;
- 2) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia.

7. Rażącem naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest:

- 1) prowadzenie kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z programem;

- 2) prowadzenie kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z warunkami, o których mowa w art. 86s ust. 2;
- 3) wystawienie zaświadczenia o ukończeniu kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego bez odbycia przewidzianych w programie zajęć.

Art. 86u. Organem odwoławczym od decyzji Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w sprawach dotyczących ośrodków szkolenia jest minister właściwy do spraw transportu.

Art. 86w. 1. Egzaminy dla kandydatów na diagnostów oraz diagnostów przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Za egzamin pobiera się opłatę. Opłata stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

3. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 2, nie może przekroczyć 500 zł.

4. Na egzaminie wykorzystuje się pytania egzaminacyjne pochodzące z katalogu pytań zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw transportu. Katalog pytań zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw transportu składa się z co najmniej 300 pytań.

5. Zakres egzaminu obejmuje wiedzę i kwalifikacje kandydata na diagnostę lub diagnosty dotyczące oceny stanu technicznego pojazdu oraz przeprowadzania badania technicznego pojazdu. Egzamin składa się z części testowej oraz co najmniej dwóch zadań otwartych.

6. Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1764 .).

7. Kandydat na diagnostę lub diagnosta, w przypadku egzaminu z negatywnym wynikiem, może zwrócić się do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o ponowne zweryfikowanie egzaminu.

Art.86x.1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) program szkolenia kandydatów na diagnostów, diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego;

- 2) potrzebę zapewnienia należytego nadzoru nad prowadzeniem kursów i warsztatów;
- 2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnej;
- 3) tryb, szczegółową formę warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu dla kandydatów na diagnostów i diagnostów;
- 4) wysokość opłat za:
 - a) egzamin dla kandydatów na diagnostów oraz diagnostów,
 - b) czynność wpisu do rejestru, o której mowa w art. 86u ust. 9
- mając na uwadze złożoność procedur, ich usprawnienie oraz ponoszone koszty związane z dokonywaniem czynności;
- 5) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia;
- 6) sposób:
 - a) postępowania z dokumentami dotyczącymi osób ubiegających się o uzyskanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz wzory stosowanych dokumentów,
 - b) prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia;
 - c) prowadzenia seminariów dla wykładowców, o których mowa w art. 86r ust. 2;
- 7) wzory dokumentów związanych z prowadzeniem kursów i warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 10) wzór:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia,
 - b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia:

- 1) potrzebę zapewnienia należytych wymagań organizacyjno-technicznych do przeprowadzania kursów w zależności od rodzaju i zakresu kursu,
- 2) potrzebę zapewnienia należytego nadzoru nad prowadzeniem kursów i warsztatów,

- 3) osiągnięcie właściwego poziomu wiedzy i umiejętności niezbędnych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów,
 - 4) potrzebę zapewnienia sprawności procedur administracyjnych i należytej ochrony dokumentacji związanej z prowadzeniem kursów i warsztatów,
 - 5) konieczność ujednoczenia stosowanych dokumentów
- mając na uwadze złożoność procedur, ich usprawnienie oraz ponoszone koszty związane z dokonywaniem czynności.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów;
- 2) wzór świadectwa kompetencji diagnosty oraz sposób ustalania numeru ewidencyjnego diagnosty;
- 3) wzór wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty;
- 4) wzór pieczętki diagnosty;
- 5) wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.

4. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, minister uwzględnia:

- 1) poziom i kierunek wykształcenia kandydata na diagnostę;
- 2) potrzebę zapewnienia należytych warunków organizacyjno-technicznych do przeprowadzania egzaminów;
- 3) potrzebę zapewnienia ujednoczonych procedur nadawania numerów ewidencyjnych diagnostom;
- 4) koszty związane z organizacją i przeprowadzaniem egzaminów oraz z prowadzeniem rejestru diagnostów.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób nadawania numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia;
- 2) wzór:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
 - b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

6. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 5, minister uwzględnia:

- 1) potrzebę zapewnienia ujednoczonych procedur oznaczania ośrodków szkolenia;
- 2) potrzebę ujednoczenia dokumentów;

- 3) koszty związane z:
 - a) prowadzeniem rejestru przedsiębiorców,
 - b) wykonywaniem nadzoru nad ośrodkami szkolenia.”.
- 15) w art. 129g uchyla się ust. 5;
- 16) po art. 140m dodaje się art. 140ma oraz art. 140mb w brzmieniu:

„Art. 140ma. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, który:

 - 1) wbrew obowiązkowi określonemu w art. 86g ust. 3 dopuszcza do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu:
 - a) bez wymaganego świadectwa kompetencji diagnosty,
 - b) niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania,
 - c) bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych;
 - 2) wbrew obowiązkowi określonemu w art. 83 ust. 2 nie przekazuje w wyznaczonym terminie opłaty przeznaczonej na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów

– podlega karze w wysokości do 10000 zł.

Art.140mb. Diagnosta, który wbrew obowiązkowi określonemu w art. 86l ust. 2 albo w art. 86 ust.2:

 - 1) przeprowadza badanie techniczne pojazdu niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania;
 - 2) przeprowadza badanie techniczne pojazdu bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego

– podlega karze w wysokości do 5000 zł.”;
- 17) w art. 140n:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 140n. 1. Kary pieniężne, w sprawach określonych w art. 140m, art. 140ma oraz art. 140mb, nakładane są w drodze decyzji administracyjnej.”;
 - b) w ust. 2 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) w art. 140ma oraz art. 140mb, nakłada Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.”;
 - c) w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) pkt 2 i pkt 3 stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego”;
 - d) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Do kar pieniężnych, o których mowa w art. 140m, art.140ma oraz 140mb, w zakresie nieuregulowanym w ustawie, stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa.”;

18) w załączniku nr 1 do ustawy w kolumnie 3:

a) Lp. 3 otrzymuje brzmienie:

„a) o naciskach osi nie większych od dopuszczalnych dla danej drogi,

b) o rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnej,

c) o szerokości nieprzekraczającej 3,2 m,

d) o długości nieprzekraczającej:

– 15 m dla pojedynczego pojazdu,

– 23 m dla zespołu pojazdów,

e) o wysokości nieprzekraczającej 4,3 m;”;

b) Lp. 7 otrzymuje brzmienie:

„a) o wymiarach lub rzeczywistej masie całkowitej większych od wymienionych w kategoriach I-VI;

b) o naciskach osi przekraczających wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t;”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. 2015 r. poz. 1125, z 2016 r. poz. 1165,1228 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 60) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 44 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wydawanie świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych materiałów niebezpiecznych, oraz wykonywanie innych zadań określonych w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 o przewozie towarów niebezpiecznych;”;

2) w art. 44 ust. 1 w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) opracowywanie wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu projektów aktów prawnych dotyczących warunków technicznych pojazdów, homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, badań technicznych pojazdów oraz drogowego przewozu towarów niebezpiecznych.”;

3) w art. 45 po ust. 2 dodaje się ust 2a w brzmieniu:

„2a. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym w sprawie badań technicznych pojazdów.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z2016 r. poz. 1829, 1948, 1997 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 460) w art. 84a w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) kontrolą wykonywania badań technicznych pojazdów na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z2017 r. poz. 128).”.

Art. 4. W ustawie z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 893 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 60) w art. 3 w ust. 1 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) art. 75a, art. 86a oraz art. 86u ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128);”.

Art. 5. W ustawie z dnia 20 maja 1971 Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, 1485, 1634 i 1707) po art. 95a dodaje się art. 95b w brzmieniu:

„Art. 95b. Kto prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu pojazd, który nie został poddany obowiązkowemu badaniu technicznemu, podlega karze grzywny 500 zł.”.

Art. 6. 1. Tworzy się Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych odpowiedzialny za wymianę informacji z krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z Komisją Europejską, w zakresie badań technicznych pojazdów.

2. Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 7. W ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.1273, z późn. zm. ⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 w pkt 7

a) w art. 80b w ust.1 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) numer VIN albo numer nadwozia, podwozia, ramy pojazdu lub nadana cecha identyfikacyjna,”;

b) w art. 80b w ust.1 uchyla się pkt 12;

⁴⁾Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 2183 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 352, 1948 i 2001

c) w art. 80b ust. 1 w pkt 19 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 20 w brzmieniu:

„20) o przedsiębiorcach wpisanych do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz o Centrach Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego:

- a) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania,
- b) adres stacji kontroli pojazdów oraz Centrum Badawczego Transportowego Dozoru Technicznego,
- c) numer identyfikacyjny REGON,
- d) zakres badań,
- e) datę wpisu do rejestru,
- f) datę wykreślenia z rejestru,
- g) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ewidencyjnymi.”

d) w art. 80ba po ust. 4 dodaje się ust. 4a -4b w brzmieniu:

„4a. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wprowadza do ewidencji i aktualizuje dane, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 10, 12, 13, 15 i 20 za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję.

4b. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego pobiera z ewidencji dane, o których mowa w art. 86b ust. 1, konieczne do wykonywania jego ustawowych zadań, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję.”

e) w art. 80be ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organy właściwe do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje demontażu przekazują administratorowi ewidencji i aktualizują dane o przedsiębiorcach prowadzących stacje demontażu.”

f) uchyla się art. 80bf.

Art. 7a. Do dnia 1 stycznia 2023 r. badania techniczne tramwajów oraz badania techniczne trolejbusów w części elektrycznej mogą być wykonywane przez następujące jednostki:

- 1) Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie;
- 2) Instytut Pojazdów Szynowych "TABOR" w Poznaniu;
- 3) Instytut Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach;

4) Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie.

Art. 8. Do dnia 1 stycznia 2023 r. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może realizować zadania, o których mowa w art. 86 ust. 4, na okręgowej stacji kontroli pojazdów na podstawie umowy zawartej z przedsiębiorcą prowadzącym taką stację.

Art. 8a. Do postępowań w zakresie nadawania numerów nadwozia, podwozia lub ramy, wszczętych a nie zakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 8b. Do postępowań w zakresie kontroli stacji kontroli pojazdów, wszczętych a nie zakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 9. 1. Wpisy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów dokonane przez starostów na podstawie art. 83a ust 1 ustawy zmienianej w art. 1, stają się wpisami do rejestru prowadzonego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie art. 83b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Prowadzone przez starostów postępowania w sprawie wpisania, wykreślenia i zmian w rejestrach przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, podlegają umorzeniu z mocy prawa.

3. Starosta właściwy ze względu na miejsce wykonywania działalności przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego dane z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów umieszczone w rejestrze:

- 1) do dnia ogłoszenia niniejszej ustawy, w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy;
- 2) do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż w terminie 30 dni.

Art. 10. 1. 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.

2. Diagnosty, którzy uzyskali uprawnienia:

1) do dnia 21 sierpnia 2004 r. w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy,

2) po dniu 21 sierpnia 2004 r. w okresie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy,

- są obowiązani do odbycia pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego i przekazania do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w tych warsztatach.

3. W trakcie warsztatów doskonalenia zawodowego, o których mowa w ust. 2, zakres szkolenia powinien obejmować różnice w planie nauczania wynikające z niniejszej nowelizacji ustawy oraz powiązanych z nią aktów wykonawczych.

4. Diagnostyci nieposiadający uprawnień do wykonywania pełnego zakresu badań technicznych w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, powinni w okresie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy uzupełnić posiadane uprawnienia.

5. Osoby, które do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy spełniły wymagania, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, mogą złożyć wniosek o uzyskanie uprawnienia diagnosty na podstawie przepisów dotychczasowych, w okresie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

6. Do spraw w zakresie wydania uprawnienia diagnosty:

1) wszczętych a niezakończonych przez starostę przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy,

2) prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, w przypadku osób, o których mowa w ust. 5

- stosuje się przepisy dotychczasowe.

7. Osoby, które zgodnie z ust. 5, uzyskają uprawnienie diagnosty po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy są obowiązane w okresie 36 miesięcy od dnia uzyskania tych uprawnień do odbycia pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego i przekazania do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w tych warsztatach. Przepisy ust. 3, 4 i 8 stosuje się odpowiednio.

8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2, wydaje diagnostycie na jego wniosek w terminie 30 dni od dnia złożenia zaświadczenia, świadectwo kompetencji diagnosty i wpisuje do rejestru, o którym mowa w art. 86p ust. 1.

9. Starosta, który wydał albo cofnął uprawnienie diagnoście, przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego: imię i nazwisko diagnosty, jego PESEL lub w przypadku jego braku datę urodzenia, numer uprawnienia, zakres uprawnienia, datę przyznania 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, bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż w terminie 30 dni.

Art. 11. Poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych dla stacji kontroli pojazdów, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania.

Art. 12. Wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dowody rejestracyjne i dokonane w nich wpisy terminu badania technicznego zachowują ważność.

Art. 13. W ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834) art. 23 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Marszałek województwa na podstawie protokołu sporządzonego przez przewodniczącą komisji, w terminie 14 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu, wydaje kierowcy zaświadczenie ADR. Zaświadczenie ADR przesyła się kierowcy za zwrotnym potwierdzeniem odbioru na adres zamieszkania kierowcy.”.

Art. 14. 1. Maksymalny limit zwiększonych wydatków wynikających z wejścia w życie niniejszej ustawy, przeznaczonych na finansowanie wydatków związanych z wejściem w życie niniejszej ustawy wynosi 510,27 mln zł, z tym że:

- 1) 2018 r. – 32,46 mln zł;
- 2) 2019 r. – 63,26 mln zł;
- 3) 2020 r. – 63,12 mln zł;
- 4) 2021 r. – 65,58 mln zł;
- 5) 2022 r. – 65,64 mln zł;
- 6) 2023 r. – 43,18 mln zł;
- 7) 2024 r. – 41,22 mln zł;
- 8) 2025 r. – 40,88 mln zł;

9) 2026 r. – 46,34 mln zł;

10) 2027 r. – 48,59 mln zł

2. Organem monitorującym wykorzystanie limitów wydatków określonych w ust. 1 jest minister właściwy do spraw transportu.

3. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia limitu wydatków na dany rok budżetowy zostanie zastosowany mechanizm korygujący polegający na ograniczeniu kosztów.

Art. 15. Ustawa wchodzi w życie z dniem 20 maja 2018 r., z wyjątkiem:

1) art. 1 pkt 14 w zakresie art. 86q-86u oraz art.86x , art. 2 pkt 1, 2, 4, art. 9 ust. 3 oraz art. 10 ust. 9 - które wchodzi w życie z dniem ogłoszenia;

2) art. 1 pkt 2, 3, 5, 6, 9, - które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;

3) art. 1 pkt 14 w zakresie art. 86i:

a) ust. 3 pkt 1 lit. c - który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.;

b) ust. 8 - który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.;

4) art. 8 – który wchodzi w życie 4 czerwca 2018 r.

UZASADNIENIE

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

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

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

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

stacjami kontroli pojazdów. W znacznej mierze naprzeciw postulatom środowiska branżowego wychodzi dyrektywa 2014/45/UE, która zostanie wdrożona przepisami niniejszej ustawy.

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

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

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

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

- a) wprowadzenie, doprecyzowanie bądź zaktualizowanie definicji takich jak np.: pieszy, pojazd, pojazd nienormatywny, urządzenie transportu osobistego, tramwaj,
- b) przeprowadzanie badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów,
- c) badanie techniczne trolejbusów i tramwajów,
- d) badania homologacyjne oraz badania potwierdzające spełnienie odpowiednich warunków i wymagań technicznych,
- e) kontrole doraźne ośrodków szkolenia diagnostów,
- f) zakaz dotyczący stosowania przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów pobierania opłat za wykonanie badania technicznego pojazdu w wysokości niższej niż określona w cenniku oraz przyjmowania i oferowania korzyści materialnych lub osobistych, a także nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego pojazdu,
- g) zmiany dotyczące kontroli zgodności produkcji w zakresie zakładów montujących instalacje gazowe.

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

- wyznaczenie organu odpowiedzialnego za organizację i funkcjonowanie oraz poprawę jakości badań technicznych, tj. organu właściwego, zarządzającego systemem prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów – Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego,

- wyznaczenie komórki, stanowiącej część organu właściwego, odpowiedzialnej za nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów –
- wprowadzenie instrumentów oddziaływania przez organ właściwy i organ sprawujący nadzór na badania techniczne pojazdów, np. kontrole doraźne przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, wprowadzenie instytucji powtórnego badania technicznego w przypadku nieprawidłowości bądź też utworzenie Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego,
- stworzenie centralnych rejestrów zapewniających prawidłowy nadzór i możliwość szybkiego reagowania na ujawnione nieprawidłowości: rejestr nadanych i umieszczonych cech identyfikacyjnych, rejestr diagnostów, rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,
- stworzenie systemu szkolenia dla diagnostów oraz kandydatów na diagnostów, a także warsztatów doskonalenia zawodowego,
- wyznaczenie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako organu prowadzącego krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji związanych z badaniami technicznymi pojazdów z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich oraz z Komisją Europejską,
- wyznaczenie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako organu sprawującego nadzór nad systemem szkolenia diagnostów,
- przeprowadzanie badań technicznych trolejbusów i tramwajów przez organ właściwy,
- przyznanie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego kompetencji do nadawania w drodze decyzji administracyjnej cechy identyfikacyjnej (numeru nadwozia, podwozia lub ramy) oraz nadawanie cechy identyfikacyjnej w ramach systemu prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów z wykorzystaniem personelu Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego.

Warunki techniczne pojazdów

Zmiana brzmienia **art. 2 pkt 18 i pkt 31** oraz dodanie **pkt 48a** w przepisach wynika m.in. z oczekiwań społecznych z uwagi na fakt, iż w ostatnich latach zauważalny jest dynamiczny

rozwój technologii w zakresie urządzeń takich jak: hulajnoga, deskorolka, wrotki, rolki, itp., a także urządzeń o podobnej konstrukcji wyposażonych w napęd elektryczny, z których może korzystać pieszy, nazwanych w projektowanych przepisach urządzeniem transportu osobistego. Rozwój ten powoduje, że wskazane urządzenia stają się coraz bardziej dostępne i popularne, głównie wśród mieszkańców dużych aglomeracji miejskich. Korzystanie z tych urządzeń budzi jednak poważne wątpliwości w zakresie zgodności z prawem.

Aktualnie obowiązujące przepisy *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* nie przewidują możliwości poruszania się przy pomocy urządzeń transportu osobistego po drogach publicznych (a także po drogach w strefach zamieszkania oraz drogach wewnętrznych położonych w strefach ruchu). Obecny stan prawny nie wskazuje wprost, jaki jest status osoby korzystającej z takiego urządzenia (jakie wiążą się z tym obowiązki i uprawnienia), co powoduje, że użytkownicy (także potencjalni) tych urządzeń transportu osobistego mają liczne wątpliwości co do dostępności dla nich publicznej infrastruktury drogowej.

Z przepisów *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* wynika, że osoba poruszająca się przy pomocy tego typu urządzeń nie może być traktowana jako pieszy, ani też jako kierujący rowerem. Powoduje to zróżnicowane podejście organów kontroli ruchu drogowego do osób poruszających się przy pomocy takich urządzeń.

Zgodnie z projektowanymi przepisami **art. 2 pkt 48a**, urządzenie transportu osobistego może być napędzane siłą mięśni pieszego lub posiadać napęd elektryczny. W przypadku urządzenia wyposażonego w napęd elektryczny, powinno mieć ono szerokość nieprzekraczającą w ruchu 0,9 m oraz znamionową moc ciągłą do 1000 W, a jego konstrukcja powinna ograniczać prędkość jazdy do 25 km/h. Urządzenie powinno być także wyposażone w mechanizm pozwalający na jego bezpieczne zatrzymanie. Szerokość urządzenia wyposażonego w napęd elektryczny została ona ograniczona do szerokości wynikającej z definicji roweru, tj. do 0,9 m, co jest istotne ze względu na możliwość korzystania przez osoby piesze poruszające się przy użyciu urządzenia transportu osobistego z tej samej infrastruktury (droga dla rowerów). Z tego samego względu przyjęto analogiczne jak dla roweru wyposażonego w pomocniczy napęd elektryczny ograniczenie prędkości urządzenia transportu osobistego – do 25 km/h. W odniesieniu do urządzeń transportu osobistego napędzanych siłą mięśni, nie określono maksymalnej szerokości urządzenia w ruchu, gdyż szerokość ta w niektórych przypadkach (rolki, wrotki, itp.) jest zmienna i zależy od sposobu poruszania się pieszego korzystającego z tego urządzenia.

Zaproponowana definicja pojazdu określona w **art. 2 pkt 31** ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* obejmuje również urządzenia przystosowane do poruszania się po drodze. W celu niestosowania do urządzenia transportu osobistego, (przy użyciu którego będzie poruszał się pieszy) wymagań nakładanych przepisami o warunkach technicznych pojazdów, zmieniono brzmienie **pkt 31**, wyłączając z definicji pojazdu przedmiotowe urządzenie.

Nowelizacja brzmienia **art. 2 pkt 41** polega na doprecyzowaniu obecnej definicji autobusu poprzez uwzględnienie jego konstrukcyjnego przeznaczenia, którym jest także przewóz bagażu. Takie zdefiniowanie autobusu znajduje potwierdzenie w przepisach m.in. dyrektywy 2007/46, dyrektywy 96/53.

Nowe brzmienie **pkt 35a** w **art. 2** zostało uzupełnione w stosunku do dotychczasowej treści definicji pojazdu nienormatywnego stwierdzeniem, że pojazdem nienormatywnym jest również przepisów ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Ponadto, fragment o treści: „którego naciski osi” został zastąpiony sformułowaniem: „którego nacisk jednej lub wielu osi”. Celem tej zmiany jest wyeliminowanie wątpliwości w zakresie możliwości nakładania kar za przekroczenie nacisku tylko jednej osi pojazdu.

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

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

Również w **art. 2 w pkt 82** zmieniono brzmienie definicji tramwaju, poprzez wskazanie, że jest to pojazd szynowy przystosowany do uczestniczenia w ruchu drogowym. Powyższa definicja eliminuje wątpliwości interpretacyjne co do zbyt wąskiego zakresu pojęcia

tramwaju, podkreślając zasadnicze cechy tego pojazdu, jakimi są przystosowanie do poruszania się po szynach oraz do uczestniczenia w ruchu drogowym.

Projektowana zmiana wprowadza także w **art. 2** nowe definicje legalne: w **pkt 87** definicje diagnosty oraz w **pkt 86** definicję badania technicznego, z rozróżnieniem badań technicznych wykonywanych przez diagnostę w stacji kontroli pojazdów, w Centrum Badawczym Transportowego Dozoru Technicznego (lub poza stacją i poza Centrami Badawczymi Transportowego Dozoru Technicznego) i badań technicznych wykonywanych przez upoważnionego pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, a w przypadku tramwaju albo trolejbusu również w infrastrukturze właściciela lub użytkownika pojazdu. Wskazane powyżej zmiany zostały wprowadzone celem objaśnienia fundamentalnych pojęć stosowanych w ustawie oraz w aktach wykonawczych, co w konsekwencji wpłynie na ujednolicenie systemu badań technicznych w Polsce. Sprecyzowana terminologia dotycząca kluczowych zagadnień regulowanych zakresem ustawy ma za zadanie ułatwić interpretację oraz stosowanie prawa.

Zmianą przepisów *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* w **art. 11** w zakresie **ust. 4** oraz dodaniem **ust. 4b-d**, określa się uprawnienia pieszego do korzystania z poszczególnych części drogi – ze względu na bezpieczeństwo pieszych (zarówno poruszających się bez urządzenia transportu osobistego, jak i przy użyciu tego urządzenia), a także bezpieczeństwo kierujących rowerem.

Na podstawie przepisów **art. 11 ust. 4b** ustawy, pieszy poruszający się przy użyciu urządzenia transportu osobistego może korzystać z drogi dla rowerów oraz przejazdu dla rowerzystów. Jest on wówczas obowiązany spełnić następujące warunki: poruszać się prawą stroną, zachować szczególną ostrożność, ustępować miejsca kierującemu rowerem oraz stosować się do znaków drogowych przeznaczonych dla kierującego rowerem.

W **art. 11 ust. 4c** określa zasady poruszania się pieszego przy użyciu urządzenia transportu osobistego poza drogą dla rowerów oraz przejazdem dla rowerzystów, wskazując że jest on w takim przypadku zobowiązany do ruchu prawą stroną z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz z prędkością pieszego.

Dodany **ust. 4d** w **art. 11** wprowadza natomiast, ze względów bezpieczeństwa, minimalny wiek – 10 lat – dla pieszego poruszającego się przy użyciu urządzenia transportu osobistego wyposażonego w napęd elektryczny.

Nowy **ust. 5 w art. 27** – rozszerzający stosowanie przepisów tego artykułu (dotyczących kierujących rowerem) na pieszych poruszających się przy użyciu urządzenia transportu osobistego – ma charakter porządkowy i stanowi konsekwencję wprowadzenia **ust. 4b w art. 11** ustawy.

Dodatkowo zmienia się brzmienie **art. 60** przez dodanie **pkt 6** rozszerzającego katalog zakazów zawartych w tym artykule o zakaz używania pojazdu oznaczonego w sposób nieodpowiedni do przewożonego ładunku. Przepis ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności umożliwienie jednoznacznej identyfikacji innym użytkownikom drogi, np. służbom ratunkowym.

Zmiana przepisu **art. 62 ust. 4b** ustawy likwiduje sprzeczność dotychczasowego brzmienia ust. 4b z przepisami art. 64d ust. 1 ustawy. Zgodnie bowiem z jego brzmieniem w przypadku przejazdu zespołu pojazdu o długości większej niż wymieniona w art. 62 ust. 4a ustawy (tj. 18,75 m dla zespołu 2 pojazdów, albo 16,5 m dla pojazdu samochodowego z naczepą) wymagane jest zezwolenie, o którym mowa w art. 64d, czyli kategorii VII. Natomiast przepis art. 64d ust. 1 ustawy określa m.in., że zezwolenie wydaje się dla pojazdu, którego ruch ze względu na wymiary, nie jest możliwy na podstawie zezwoleń kategorii I-VI (tj. o długości zespołu pojazdów do 23,00 m – kategoria III, albo w przypadku zespołu pojazdów posiadającego osie skrętne o długości do 30,00 m – kategorie IV-VI) wydawanych na podstawie przepisów art. 64a-c ustawy, czyli o długości zespołu większej niż 23,00 m, albo w przypadku zespołu pojazdów posiadającego osie skrętne o długości większej niż 30,00 m.

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

Jednocześnie mając na uwadze, że określony obecnie zbiór pojazdów, którego wskazany powyżej obowiązek nie dotyczy był niepełny, w zmienionym **art. 66 ust. 1b** uwzględniono także inne pojazdy, które zostały zarejestrowane stosownie przed dniem 1 stycznia 1988 r. lub 1 października 2001 r.

Ograniczniki prędkości w starszych modelach pojazdów były oddzielnymi podzespołami, czy też zespołami (przedmioty wyposażenia lub części) montowanymi na silniku. Podniesienie kabiny kierowcy umożliwiało ich zobaczenie. W miarę postępującej elektronizacji osprzętu silnikowego i samego pojazdu ograniczniki prędkości przeobraziły się z oddzielnych komponentów w oprogramowanie centralnego modułu czasowego pojazdu (tzw. komputera pokładowego), które jest aktywowane przez komputer diagnostyczny producenta pojazdu stanowiący wyposażenie każdej autoryzowanej stacji obsługi (ASO). W procedurze homologacji typu pojazdu weryfikuje się wyposażenie pojazdu w homologowany ogranicznik prędkości na zgodność z dyrektywą Rady Nr 92/24/EWG. Natomiast producent wyposaża każdy wyprodukowany pojazd w naklejkę - „stiker”, który potwierdza wyposażenie pojazdu w homologowany ogranicznik prędkości i prędkość jazdy, na którą jest on ustawiony. W „pamięci” centralnego modułu czasowego pozostaje kod urządzenia diagnostycznego, które dokonało ostatniego (aktualnego) ustawienia maksymalnej prędkości jazdy.

Projekt ustawy nowelizuje dotychczasowe przepisy dotyczące cechy identyfikacyjnej poprzez zmianę brzmienia **art. 66a ust. 2** oraz dodanie nowych przepisów w **ust. 2a-2b**. Projektowane przepisy przenoszą kompetencję nadawania cechy identyfikacyjnej z poziomu 380 starostów na jeden organ – Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Rozwiązanie to ma zagwarantować uniemożliwienie jednoznacznego rozpoznania i identyfikacji pojazdu w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz porządku ruchu na drodze z jednoczesną gwarancją, iż procedura ta zostanie przeprowadzona przy zastosowaniu jednolitych wytycznych wyłącznie w sposób zgodny z prawem. Ponadto, Dyrektor Transportowego Dozoru technicznego prowadzi będzie centralny rejestr nadanych i umieszczonych cech identyfikacyjnych. Co istotne, zgodnie z brzmieniem **art. 86 ust. 4** procedura umieszczenia cechy identyfikacyjnej będzie przeprowadzana w Centrach Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego nieodpłatnie. Jednakże dla zapewnienia powszechnej dostępności do tej procedury dla właścicieli pojazdów, upoważnieni pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego będą mogli umieszczać cechę identyfikacyjną w stacji kontroli pojazdów prowadzonej przez przedsiębiorcę wskazanego w drodze zarządzenia przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (**art. 86 ust.7**). Powyższe rozwiązania mają zapewnić wyeliminowanie stosowania praktyk sprzecznych z prawem, co w konsekwencji wpłynie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także zapewnienie pewności i bezpieczeństwa obrotu pojazdami.

Nowe brzmienie zostało również nadane **art. 70y i 70z**. Zgodnie z projektowanymi zapisami Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie posiadał kompetencje do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków i wymagań technicznych. Wprowadzenie tego rodzaju zapisów ma zapewnić zwiększenie dostępności do punktów, w których przeprowadza się np. dopuszczenie jednostkowe czy badanie sposobu montażu instalacji przystosowującej dany typ pojazdu do zasilania gazem. Obecnie ww. badania można przeprowadzać w dwóch punktach w kraju (PIMOT i ITS), a Centra Badawcze Transportowego Dozoru Technicznego będą zlokalizowane w 16 lokalizacjach w kraju. Nadto, zwiększenie dostępności do badań wpłynie na skrócenie czasu związanego z procedurą uzyskania decyzji. Rozwiązanie tego rodzaju spowoduje również na ograniczenie kosztów związanych z uzyskaniem/przeprowadzeniem badania. Poza tym, zapewni to pełne wykorzystanie potencjału Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego wyposażanego w najwyższej jakości wyposażenie kontrolno – pomiarowe a także pracowników w nich zatrudnionych posiadających najwyższe kwalifikacje, co będzie dawać rękojmię przeprowadzenia wszelkich czynności precyzyjnie oraz z należytą starannością.

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

Dyrektywa 2014/45/UE przewiduje zmiany w zakresie dokumentów stwierdzających dopuszczenie do ruchu pojazdów. Dodatkowym wymaganym dokumentem dla pojazdów objętych okresowym badaniem technicznym będzie zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. W konsekwencji zmienione zostało brzmienie **art. 71 ust. 1** oraz został dodany **ust. 1a**, określający przypadki pojazdów nieobjętych obowiązkiem posiadania ww. zaświadczenia, celem dostosowania krajowych regulacji do unijnych wymogów.

Zgodnie z nowym brzmieniem art. 71 ust. 1, dokumentem dopuszczającym pojazd do ruchu jest zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wraz z dowodem rejestracyjnym albo pozwoleniem czasowym. Nowy ust. 1a przewiduje jednak, że w przypadku gdy na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, diagnosta zamieścił w dowodzie rejestracyjnym termin następnego badania technicznego, wówczas dokumentem dopuszczającym pojazd do ruchu może być sam tylko dowód rejestracyjny. Rozwiązanie to pozostawia do decyzji właściciela lub posiadacza pojazdu, czy jako dokument dopuszczający pojazd do ruchu będzie przedstawiać zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym wraz z dowodem (albo pozwoleniem czasowym), czy też sam tylko dowód rejestracyjny. Rozwiązanie to jest istotne również w kontekście zastrzeżeń co do obecnie obowiązujących rozwiązań, które zmuszają do wymiany dowodu w przypadku braku miejsca na wpis kolejnego terminu badania technicznego. Nowe rozwiązania pozostawiają w gestii właściciela decyzję, czy w takim przypadku dowód należy wymienić, czy też posługiwać się zaświadczeniem o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu wraz z dowodem rejestracyjnym albo pozwoleniem czasowym jako dokumentem stwierdzającym dopuszczenie pojazdu do ruchu.

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

Z uwagi na zmiany w brzmieniu art. 83 ust. 1 pkt 3, konieczna była zmiana **art. 80d w ust 4 pkt 2**.

System badań technicznych pojazdów

Jakkolwiek, najistotniejsze zmiany wprowadzane przez przedmiotowy projekt podyktowane są obowiązkiem wdrożenia *dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę*

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

Zakres zmian dotyczy znacznej części materii określonej przez Rozdział 3 w Dziale III, dlatego zasadne jest nadanie nowego brzmienia Rozdziałowi 3 i dodanie nowych Rozdziałów 4 - 5. Dodatkowo, mając na względzie całkowicie nowe podejście do systemu badań technicznych w uzasadnieniu omówiono tylko zmiany systemowe, które są zupełnie nowe względem obowiązujących obecnie przepisów.

W zakresie systemu badań technicznych pierwsza zmiana została wprowadzona w **art. 81 ust. 1**. Efektem tej zmiany jest dodanie w analizowanym przepisie posiadacza pojazdu oraz wyłączenie z obowiązku przeprowadzania badań technicznych przyczepy motocyklowej oraz przyczepy specjalnej przeznaczonej do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny. Mając na względzie brzmienie art. 71 ust. 3 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, w pełni zasadne jest umieszczenie takiego wyłączenia o charakterze doprecyzowującym.

W **art. 81 ust. 11** rozszerzono katalog przypadków, w których pojazd podlega dodatkowemu badaniu technicznemu. W ocenie ustawodawcy bowiem specyfika pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo ruchu drogowego lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych, wymaga dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego na odpowiedniej stacji kontroli pojazdów. Wskazane zmiany elementów pojazdów, a właściwie utrzymanie ich w należytym poziomie

gwarantującym zdolność do ruchu drogowego, stanowi bez wątpienia środek realizujący cel postawiony polskiemu ustawodawcy przez dyrektywę 2014/45/UE.

Projektowana zmiana doprecyzowuje w **art. 81 ust. 4**, że okresowemu badaniu technicznemu przeprowadzanemu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed pierwszą rejestracją nie podlega nowy pojazd, dla którego producent nowego typu pojazdu jest obowiązany uzyskać odpowiednie świadectwo homologacji WE. Należy podkreślić, że terminy badań technicznych określone **art. 81 ust. 5-9** zostały utrzymane w przedziałach czasowych obowiązujących w dotychczasowych przepisach. Jedynie w **art. 81 ust. 6**, mając na uwadze dotychczasową praktykę, dostosowana została materia określająca sposób liczenia terminu następnego badania technicznego.

Art. 81 pkt 10 wyłącza od obowiązku przeprowadzania badań technicznych m. in. pojazdy zabytkowe. Należy zauważyć, że wdrażana dyrektywa 2014/45/UE przewiduje możliwość wyłączenia od tego obowiązku pojazdów nigdy lub prawie nigdy nie użytkowanych na drogach publicznych, takich jak m.in. pojazdy historyczne (art. 2 ust. 2 tir. pierwsze). Wprawdzie kategoria pojazdów historycznych przyjęta przez dyrektywę różni się zakresowo od kategorii pojazdów zabytkowych, przyjętej na gruncie krajowego prawodawstwa, jednakże powyższy przepis dyrektywy nie ogranicza ogólnego pojęcia „pojazdów nigdy lub prawie nigdy nie użytkowanych na drogach publicznych” jedynie do pojazdów historycznych. Dlatego też zasadne jest przyjęcie wyłączenia od badań technicznych pojazdów zabytkowych, a więc kategorii pojazdów która już obecnie nie podlega badaniom technicznym zgodnie z krajowymi regulacjami. Wymóg dyrektywy dotyczący sporadycznego używania takich pojazdów na drogach krajowych jest zagwarantowany przez **art. 81 ust. 10a**, który przewiduje, że wyłączeniu od badań technicznych nie podlega m.in. pojazd zabytkowy używany do zarobkowego transportu drogowego.

W **art. 81 ust. 11 pkt 1 w lit b** doprecyzowano aktualnie obowiązujące brzmienie celem jednolitości interpretacji. W **art. 81 ust. 11 pkt 2** dodano litery **c-f**, rozszerzające katalog przypadków, zezwalających staroście i posiadaczowi pojazdu przedstawić pojazd do dodatkowego badania technicznego w nowych, ściśle określonych okolicznościach. W tym samym ustępie zmieniono brzmienie **pkt 4** również z uwagi na jednolitość interpretacyjną. Zmiany zostały także wprowadzone w **ust. 11 pkt 7**, gdyż wymagają tego aktualnie obowiązujące zasady techniki legislacyjnej.

Ponadto, w **art. 81 ust. 17** zostało przewidziane, iż na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu może być przeprowadzone badanie techniczne pojazdu w sposób określony dla okresowego badania technicznego pojazdu celem sprawdzenia jego stanu technicznego. Badanie takie może zostać przeprowadzone niezależnie od terminu następnego okresowego badania technicznego. Rozwiązania te mają bezpośredni wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W obszarze badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych wprowadzono zasadnicze zmiany. Uwzględniając apele środowiska branżowego, użytkowników tych urządzeń mechanicznych oraz organów administracji publicznej sprawujących bezpośrednią pieczę nad rozwojem dziedzin związanych z korzystaniem z maszyn rolniczych, brzmienie nowego **art. 81 ust. 16** zezwala na przeprowadzanie badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych w infrastrukturze innej niż stacja kontroli pojazdów, jeśli będzie ona spełniała wymagania określone przepisami prawa oraz będzie zezwalała na przeprowadzenie badania technicznego w sposób wymagany przez ustawodawcę. Zmiana ta bardzo ściśle koresponduje ze zmianą zawartą w **art. 86**. W tych przepisach przewidziano możliwość badania ciągników rolniczych we wszystkich stacjach kontroli pojazdów, przy czym podstawowe stacje kontroli pojazdów muszą spełniać warunki w zakresie wyposażenia stacji kontroli pojazdów umożliwiającego przeprowadzanie badań technicznych tego typu pojazdów. Dodatkowo, w przypadku posiadania właściwego wyposażenia, podstawowe stacje kontroli pojazdów będą mogły badać ciągniki rolnicze i przyczepy rolnicze poza budynkiem stacji kontroli pojazdów. Z kolei wszystkie stacje okręgowe będą mogły badać ww. pojazdy poza stacją kontroli pojazdów. Zawarcie przedmiotowych przepisów w ustawie zapewni realizację postulatów użytkowników tych maszyn rolniczych oraz grup reprezentujących to środowisko.

Art. 81a ust. 1 przewiduje, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym w sprawie badań technicznych pojazdów odpowiedzialnym za zapewnienie obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych pojazdów. W tym zakresie Dyrektor Transportu Drogowego będzie podlegał nadzorowi ministra właściwego ds. transportu i zdawał mu corocznie sprawozdanie z działań związanych z zapewnieniem prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów. Opłaty związane z czynnościami tworzącymi katalog systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych gromadzone będą na wyodrębnionym rachunku TDT i to z nich będą pokrywane wszelkie działania związane z zapewnieniem

prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów. Część zweryfikowanego zysku z tych opłat w wysokości 2% będzie jednakże przeznaczana na działalność naukowo-badawczą.

Przedmiotowy projekt *zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw* uwzględnia w **art. 82** uwagi legislatorów z Rządowego Centrum Legislacji wskazujące, iż problematyka dotycząca badań technicznych trolejbusów i tramwajów – określenie obowiązku przeprowadzania badań technicznych tych pojazdów – musi być uregulowana na poziomie ustawowym. Dotychczas kwestia ta była uregulowana wyłącznie w akcie wykonawczym. Treść zawarta w tym artykule uszczegóławia materię związaną ze specyfiką oraz odmiennym charakterem zakresu czynności dokonywanych podczas badania technicznego tych pojazdów. Powyższe regulacje określają podział badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz miejsca przeprowadzenia badania technicznego (w infrastrukturze właściciela lub posiadacza).

Konsekwencją umieszczenia w przedmiotowym projekcie definicji badania technicznego, jest wprowadzenie w **art. 82** obowiązku przedstawienia trolejbusu i tramwaju do badania technicznego na właściciela lub posiadacza. Z uwagi na specyfikę i złożoność tych pojazdów, a także charakter uprawnień jakimi należy dysponować przy przeprowadzaniu ich badań technicznych, kompetencje do przeprowadzania badań technicznych trolejbusów i tramwajów posiada organ właściwy w sprawach badań technicznych pojazdów. Naturalnym następstwem dla zachowania właściwej systematyki przedmiotowego projektu, jest wskazanie w art. 82 podziału badań trolejbusów albo tramwajów na badania okresowe, badania dodatkowe oraz badania rozszerzone, a także określenie częstotliwości wykonywania tych badań. Z uwagi na specyfikę badań technicznych trolejbusów i tramwajów konieczne było zamieszczenie przepisu, który jednoznacznie wskazuje, iż badania techniczne tych pojazdów przeprowadzane będą w infrastrukturze właściciela lub posiadacza. Konieczne jest wprowadzenie takiego rozwiązania dla przeprowadzenia prawidłowych i wiarygodnych pomiarów, bowiem wymaga tego konstrukcja tych pojazdów oraz charakter użytkowania. Dla prawidłowości przeprowadzania tych badań, właściciel lub posiadacz zostali zobowiązani w drodze przepisu ustawowego do zapewnienia niezbędnych warunków (wskazanych w odrębnym akcie wykonawczym) w trakcie dokonywania czynności przez upoważnionych pracowników Transportowego Dozoru Technicznego.

Nowe brzmienie **art. 83** wskazuje jednoznacznie opłaty, jakie powinien uiścić posiadacz lub właściciel pojazdu przed przeprowadzeniem badania technicznego: opłata (opłata za

przeprowadzenie badania stanowiąca dochód przedsiębiorcy prowadzącego stacje kontroli pojazdów), opłata przeznaczona na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów oraz opłata ewidencyjna. Analogiczną opłatę poniesie właściciel lub posiadacz w przypadku badań technicznych trolejbusów, natomiast przypadku badań technicznych tramwajów, nie będzie dotyczyła opłata ewidencyjna. Jednocześnie doprecyzowane zostało, iż do pobrania i przekazania opłaty przeznaczonej na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów obowiązani są przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów, z wyłączeniem stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez podmioty służb, o których mowa w **art. 73 ust. 3**. Ponadto wskazano, iż w przypadku ponownego badania technicznego przeprowadzanego w Centrum Badawczym Transportowego Dozoru Technicznego na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, kiedy nie stwierdzono nieprawidłowości w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym, oraz w przypadku przeprowadzenia ponownego badania technicznego na wniosek organu rejestrującego, kiedy potwierdzone zostaną nieprawidłowości – właściciel lub posiadacz pojazdu uiszcza opłaty po przeprowadzonym badaniu technicznym. W **art. 83** określony został również maksymalny pułap opłaty przeznaczonej na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów oraz sposób jej ustalania. Ponadto przepis ten zawiera upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze aktu wykonawczego wysokości przedmiotowej opłaty, zasady i tryb jej pobierania przez przedsiębiorców a także rozliczania się z niej. Co ważne, w **ust. 10** wprowadzone jest nowe rozwiązanie, które stanowi realizację głosów środowiska reprezentującego przedsiębiorców operujących zarobkową flotą samochodową – możliwość uiszczenia opłat w późniejszym terminie, jeżeli sposób taki wynika z umowy zawartej pomiędzy przedsiębiorcą prowadzącym stację kontroli pojazdów a właścicielem lub posiadaczem pojazdu. W tym miejscu należy wyjaśnić, iż opłata przeznaczona na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów jest nowym rodzajem opłaty. Mając na uwadze konieczność pozyskania środków na skonstruowanie i niezawodne funkcjonowanie systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, w tym również nadzoru oraz zapewnienie sprawnego gromadzenia kapitału, (w tym przypadku opłaty przeznaczonej na nowe zadania w tym zakresie) zasadne było wprowadzenie nowej opłaty przeznaczonej na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów. Wprowadzenie tej opłaty, a także sposób jej gromadzenia, wydatkowania i rozliczania się z niej, ma zagwarantować pełną transparentność gromadzenia

oraz wydatkowania środków. Zapewnić ma także przeznaczenie danych środków na jeden konkretny cel.

Z uwagi na szczególny charakter wyżej omówionej opłaty w **ust. 7 art. 83** zawarta została delegacja dla ministra właściwego do spraw transportu, która nakłada na niego obowiązek wskazania konkretnej wysokości opłaty, określenie terminu oraz podmiotów obowiązanych do jej pobierania, a także sposobu i trybu jej przekazywania i rozliczania. Szczegółowe uregulowanie powyższej kwestii zapewni sprawność postępowania w przypadku tej opłaty.

W **art. 84 ust. 1** doprecyzowano, dla zapewnienia właściwego rozumowania przepisu, o wskazanie odwołania do macierzystego przepisu, art. 71 ust. 1a, traktującego o wpisaniu pierwszego terminu badania technicznego do dowodu rejestracyjnego przez organ dokonujący rejestracji pojazdu. Ponadto, z uwagi na brzmienie przepisów dyrektywy, dodano nowy ust. 1a, zgodnie z którym diagnosta jest obowiązany wydać właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Z uwagi na konwersję całego systemu badań technicznych pojazdów, za zasadne zostało umieszczenie tego zapisu na poziomie ustawowym (dotąd czynność ta była wskazana wyłącznie we właściwym rozporządzeniu). Konsekwencją powyższego zapisu są zmiany dotyczące wskazania daty kolejnego okresowego badania technicznego pojazdu we właściwym dokumencie. Dlatego, w **art. 84 ust. 2** zostało określone, iż jeżeli pojazd jest zarejestrowany i podlega badaniu, następny termin okresowego badania technicznego wpisuje diagnosta do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. W **ust. 2a** ww. przepisu została przewidziana możliwość, iż właściciel bądź posiadacz pojazdu mogą otrzymać wpis terminu następnego badania technicznego nie tylko w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym, ale również w dowodzie rejestracyjnym.

W **art. 84 ust. 2b** na diagnostę został nałożony obowiązek, zgodnie z którym każdy wpis terminu następnego badania technicznego zostaje przez niego opatrzony jest pieczętą diagnosty zawierającą numer ewidencyjny diagnosty oraz kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów zatrudniającej diagnostę. Wprowadzenie tej regulacji ma zapewnić wyeliminowanie z obrotu wydawanie zaświadczeń przez osoby do tego nieuprawnione.

W świetle przestrzegania terminów badań technicznych pojazdów określonych w art. 81, należy zauważyć wprowadzenie nowego, istotnego z punktu widzenia użytkowników pojazdów przepisu. Otóż nowy **art. 84 ust. 3**, który wprowadza możliwość dokonania

okresowego badania technicznego w terminie nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego pojazdu. Wówczas termin następnego okresowego badania technicznego uznaje się za badanie techniczne wykonane w wyznaczonej dacie. W takim przypadku właściciel pojazdu przedstawiający pojazd z przyczyn niezależnych (np. wyjazd) do 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego, nie traci dotychczasowego wyznaczonego terminu badania technicznego. Powyższy zapis jest zrealizowaniem reguły elastyczności dla podmiotów, które będą przestrzegały wyznaczonych terminów badań. Reguła ta jest wskazana w dyrektywie 2014/45/UE. Jednocześnie projektodawca w **art. 84 ust. 4** doprecyzowuje, iż wykonanie okresowego badania technicznego wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego oraz po wyznaczonej dacie badania technicznego powoduje, że termin następnego badania technicznego liczy się od daty przeprowadzenia tego badania. Doprecyzowanie to było konieczne z uwagi z uwagi na dotychczasowe problemy, jakie powstawały w praktyce przy liczeniu terminów badań.

Projekt w **art. 85** wprowadza nowe rozwiązanie dla właścicieli lub posiadaczy pojazdów jakim jest możliwość przeprowadzenia „ponownego badania technicznego pojazdu”. W przypadkach, gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu, zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym zawiera oczywistą nieprawidłowość lub zaistnieje podejrzenie, iż ww. badanie zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami ustawy i aktów wykonawczych można skorzystać z takiej procedury. Ponadto, z procedury tej może skorzystać organ rejestrujący. Ponowne badanie techniczne przeprowadza się po uprzednim złożeniu wniosku przez ww. osoby do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. W takim przypadku w Centrum Badawczym Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzone zostanie badanie weryfikujące (budzący wątpliwość) wynik badania technicznego uprzednio wykonanego na podstawowej lub okręgowej stacji kontroli pojazdów. Wprowadzenie takiego rozwiązania ma zagwarantować podniesienie poziomu jakości oraz rzetelności czynności wykonywanych przez diagnostów, a tym samym usług świadczonych przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Należy zwrócić szczególną uwagę, że właściciel lub posiadacz pojazdu nie ponosi kosztów ponownego badania technicznego, jeżeli zostaną potwierdzone ww. wymienione nieprawidłowości lub niezgodności badania przeprowadzonego w podstawowej lub okręgowej stacji kontroli pojazdów. Koszt tych badań pokrywany będzie ze środków zasilaających system zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów. W tym

miejscu wskazać należy, iż implementowana dyrektywa wskazuje, iż użytkownik winien mieć możliwość przeprowadzenia sprawdzającego badania technicznego. Co istotne, obecnie organy rejestrujące nie posiadają możliwości weryfikacji prawidłowości wykonanych badań technicznych pojazdu. Do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego kierowane są pisma z prośbą opinię dot. zasadności oraz prawidłowości wydanych przez diagnostów dokumentów z badań technicznych. Stwarzając możliwość organom rejestrującym skierowania pojazdu na sprawdzające badanie techniczne do niezależnej jednostki, Centrum Badawczego Transportowego Dozoru Technicznego, dajemy narzędzie pozwalające na wyjaśnienie wątpliwości pozwalających na popuszczenie lub wyeliminowanie z ruchu pojazdów stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa jak i środowiska naturalnego.

Projektowana zmiana wprowadza nowy podział stacji kontroli pojazdów. Nowy rodzaj stacji kontroli pojazdów został wprowadzony brzmieniem **art. 86 ust. 1 pkt 3**, zgodnie z którym funkcjonować będą oprócz podstawowej i okręgowej stacji kontroli pojazdów, Centra Badawcze Transportowego Dozoru Technicznego. Stworzenie takich stacji podyktowane zostało brzmieniem wdrażanej dyrektywy, bowiem to ona właśnie nakazuje państwom członkowskim stworzenie systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Jednym z elementów tego systemu jest prowadzenie stacji kontroli pojazdów organ właściwy. Stacje te otrzymały odrębną nazwę, odbiegającą od dotychczas stosowanej nomenklatury, bowiem będą miały one wysoce specjalistyczny charakter. Przede wszystkim, Centra Badawcze Transportowego Dozoru Technicznego wyposażone będą w najwyższej jakości aparaturę kontrolno-pomiarową, dającą gwarancję wykonywania precyzyjnych pomiarów. W Centrach będzie zatrudniony także personel posiadający najwyższe kwalifikacje. Ustawodawca zdecydował się również powierzyć Centrum Badawczym Transportowego Dozoru Technicznego szereg zadań wymagających wiedzy specjalistycznej oraz najwyższej jakości wyposażenia. Prawodawca miał na względzie rangę organu właściwego sprawującego nadzór nad stacjami kontroli pojazdów oraz niezwykle wysoki poziom jakościowo - merytoryczny stacji przez niego prowadzonych, który trudny będzie do osiągnięcia przez przedsiębiorców indywidualnych świadczących usługi komercyjne.

Centra Badawcze Transportowego Dozoru Technicznego, wraz z okręgowymi stacjami kontroli pojazdów, będą przeprowadzały okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów odpowiednio przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych. Obecnie w celu uzyskania świadectwa dopuszczenia pojazdu do

przewozu niektórych towarów niebezpiecznych przedsiębiorca musi przeprowadzić badanie techniczne na okręgowej stacji kontroli pojazdów, a następnie złożyć w Oddziale Terenowym transportowego Dozoru Technicznego wniosek o wydanie świadectwa. Procedura jest dość czasochłonna jak również wymaga dłuższego wyłączenia pojazdu z procesu transportowego. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przedsiębiorców proponujemy przeprowadzanie badania techniczne pojazdu przystosowanego do przewozu materiałów niebezpiecznych w Centrach Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego. Przedsiębiorca będzie obsługiwany kompleksowo, tzn. po wykonanym badaniu technicznym będzie mógł bezpośrednio w Centrach Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego uzyskać świadectwo dopuszczenia do przewozu niektórych materiałów niebezpiecznych. W ten sposób eliminujemy konieczność złożenia kolejnego wniosku o wydanie świadectwa do Oddziału Terenowego Transportowego Dozoru Technicznego, a co za tym idzie skracamy czas jak i koszty jaki musi ponieść przedsiębiorca, co oczywiście nie eliminuje możliwości uzyskania świadectwa dopuszczenia do przewozu niektórych towarów niebezpiecznych na obecnych zasadach (przeprowadzenie badania na okręgowych stacjach kontroli pojazdów oraz złożenie wniosku do Oddziału Terenowego Transportowego Dozoru Technicznego. Dodatkowo posiadając specjalistyczne wyposażenie Centrach Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego (m.in. hamownie), można będzie sprawdzić poprawność działania takich systemów jak zwalniacz, czy ogranicznik prędkości a nie ograniczać się do sprawdzenia zaświadczeń wydanych przez producenta pojazdu. Przewóz towarów niebezpiecznych jest specyficznym rodzajem transportu, stwarzającym realne zagrożenie dla użytkowników dróg, środowiska naturalnego jak i osób trzecich. Sprawdzenie prawidłowości działania układów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo powinna być przeprowadzana podczas całego okresu eksploatacji przez osoby o odpowiednich kwalifikacjach.

W Centrach Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego, a także w okręgowych stacjach kontroli pojazdów, będą przeprowadzane dodatkowe badania techniczne pojazdu, w który dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym.

Wyłącznie w Centrach Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego będą przeprowadzane badania techniczne, w których dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów lub elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, skutkujących zmianą układu napędowego, zmianą masy,

zmianą wymiarów lub nacisków, a także w których dokonano zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na autobus lub zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny. Na powyższe zastrzeżenie składa się szereg przyczyn. Zmiany konstrukcyjne to zmiany szczególne, które w specyficzny sposób wpływają na bezpieczeństwo użytkowników dróg jak i środowisko naturalne. Z kolei zmiana w układzie zasilania (modyfikacja konstrukcji silnika – systemy zasilania, układy wydechowe) może doprowadzić do przekroczenia dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń gazowych. Obecnie nagminnie stosowana jest praktyka usuwania filtrów cząstek stałych DPF, FAP czy też układów katalitycznych odpowiedzialnych za utlenianie m.in. tak rakotwórczych tlenków azotu.

Zauważyć należy, iż dziś właściciele bądź posiadacze pojazdów dokonujących modyfikacji układów wydechowych czują się bezkarni, ponieważ stacje kontroli pojazdów nie posiadają wyposażenia umożliwiającego sprawdzenie rzeczywistej emisyjności zanieczyszczeń gazowych – m.in. zadymienia spalin, czy tlenków azotu (NO_x). Centra Transportowego Dozoru Technicznego wyposażone w hamownie, specjalistyczne urządzenia badawcze jak również personel o odpowiednich kwalifikacjach będą w stanie przeprowadzić analizę zanieczyszczeń gazowych w sposób wiarygodny odzwierciedlający rzeczywiste zanieczyszczenia gazowe. Należy mieć na uwadze, iż obecnie procedowane są regulacje mające na celu wyeliminowanie pojazdów emitujących znaczne ilości substancji szkodliwych z ruchu w centrach miast. Brak kontroli nad zanieczyszczeniami gazowymi negatywnie wpływa na środowisko naturalne w szczególności na jakość powietrza w dużych aglomeracjach miejskich. Analiza dokumentacji opisującej dokonane zmiany jak również analiza zawartych w niej wyliczeń i zastosowanych materiałów wymaga odpowiedniej wiedzy inżynierskiej, której obecnie diagności nie posiadają. Gwarancją prawidłowo wykonanych badań technicznych po zmianach konstrukcyjnych jest personel zatrudniony w Centrach Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego. Zastrzeżenie tego rodzaju badań do wyłącznej kompetencji Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego zagwarantuje wyeliminowanie w ruchu pojazdów w których zmiany spowodowały negatywny wpływ na właściwości trakcyjne pojazdu. Ponadto, zmiany w układach zawieszenia, hamulcowych, kierowniczych, jezdnych są wykonywane stosunkowo często. Mają one duży wpływ na bezpieczeństwo. Pomimo tego do chwili obecnej nie są wykonywane. Pojazdy po tzw. „TUNINGU” w ogóle nie są badane. Obecnie stacje nie są w

stanie wykonać tego rodzaju badania z powodu braku odpowiedniego personelu jak i odpowiedniego wyposażenia.

Obecnie w przypadku zmiany konstrukcyjnej powodujące zmianę rodzaju pojazdu na autobus jedynie sposób mocowania foteli podlega ocenie przez uprawnioną jednostkę badawczą. Przy tego rodzaju modyfikacjach ocenie powinno podlegać wiele innych elementów, której oceny personel okręgowej stacji kontroli pojazdów nie będzie w stanie przeprowadzić. Np. ocena prawidłowości montażu okien, wyjść ewakuacyjnych, wpływ dokonanych zmian na układ zawieszenia, sprawdzenie wymagań dla wyjść, przejść itp. Zmiany konstrukcyjne powodujące zmianę rodzaju pojazdu na autobus – wykonane nieprofesjonalnie stwarzają realne zagrożenie dla zdrowia i życia przewożonych pasażerów jak również pozostałych uczestników ruchu drogowego. Wprowadzone zmiany mogą przyczynić się do pogorszenia właściwości wytrzymałościowych nadwozia czy podwozia pojazdu, jak również jego właściwości trakcyjnych. Stacje kontroli pojazdu nie posiadają wyposażenia jak i personelu, który będzie w stanie przeprowadzić analizę dokumentacji technicznej dot. przeprowadzonych zmian jak i zbadać i ocenić prawidłowość przeprowadzonych zmian konstrukcyjnych. Nadmienić należy, iż wprowadzono nowe wymagania techniczne jakie musi spełniać autobus. Zakres badań odpowiada wymaganiom określonym w regulaminach EKG ONZ czy dyrektywach w związku z czym stanowią one element badań wykonywanych podczas badań homologacyjnych pojazdu.

W przypadku zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaju pojazdu na pojazd specjalny należy mieć na względzie, iż obecnie szereg zmian ma na celu ominięcie systemu podatkowego a co za tym idzie zmniejszenie wpływów do budżetu Państwa. Wiele przypadków zmian konstrukcyjnych powodujących zmianę rodzaj pojazdu na pojazd specjalny wykonywany jest w sposób nieprofesjonalny, z rażącym naruszeniem przepisów. Mimo to diagności pracujący na stacjach kontroli pojazdów przeprowadzają badania techniczne tego rodzaju pojazdów z wynikiem pozytywnym, co świadczy o ich nieprofesjonalnym przygotowaniu jak również braku odpowiedzialności za podejmowane decyzje.

Do wyłącznej kompetencji Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego została wskazana procedura umieszczenia numeru rozpoznawczego. Argumentacja dotycząca tej zmiany została omówiona powyżej, przy zmianie art. 66a ust. 2.

Zgodnie z projektowanymi zapisami tylko Centra Badawcze będą mogły przeprowadzać badania techniczne trolejbusów i tramwajów. Kwestia ta została rozwinięta przy omówieniu nowego brzmienia art. 82.

Dodatkowo tylko w Centrach Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzane będą badania techniczne pojazdów skierowanych przez organy kontroli ruchu drogowego. Wynika to z faktu, iż badania dodatkowe jako specjalny rodzaj badań wymaga od przeprowadzających odpowiedniej wiedzy i doświadczenia. Pracownicy ww. Centrów są gwarancją profesjonalnego i rzetelnego wykonania przedmiotowych badań

W **art. 86 ust 9 – 10** wskazany został tryb tworzenia Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego. Z uwagi na ich specjalistyczny charakter projektodawca podjął decyzję, iż organ właściwy w Biuletynie Informacji Publicznej prowadził będzie rejestr tych Centrów.

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

Istotna zmiana dotyczy również doprecyzowania wymogów, jakie ma spełniać przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą o charakterze regulowanym w postaci stacji kontroli pojazdów. Dla przykładu zostało zmienione brzmienie **art. 86a ust. 5 pkt 1**, zgodnie

z którym wskazany przedsiębiorca musi posiadać siedzibę lub oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a w przypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność

gospodarczą - miejsce wykonywania działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Wprowadzenie możliwości prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorców posiadających siedzibę lub oddział na terytorium kraju, ustawodawca zezwolił, aby działalność prowadzona była przez przedsiębiorców zagranicznych posiadających swoje siedziby w UE lub EOG bądź innych państwach prowadzących działalność dzięki zasadzie wzajemności.

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

W **art. 86a ust. 7** uregulowana została procedura sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w zakresie dysponowania warunkami lokalowymi oraz wyposażeniem kontrolno – pomiarowym, Sprawdzenie ww. elementów jest warunkiem podstawowym dla wykonywania badań technicznych w sposób przewidziany prawem.

Obostrzenie wprowadzone w **art. 86a ust. 10** służy wyeliminowaniu praktyk sprzecznych z prawem stosowanych obecnie przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Wszelkie bowiem zmiany warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego warunkujące przeprowadzenie ponownego sprawdzenia bądź sprawdzenia uzupełniającego starali się niejednokrotnie obejść za pomocą zastosowania przepisów prawa handlowego.

Jedną z najistotniejszych zmian, jakie zostały wprowadzone niniejszą nowelizacją w **art. 86b ust. 1**, jest przyznanie kompetencji do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Dotychczas rejestr prowadzony był przez starostę właściwego ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem. Zamiana taka jest zasadna, ponieważ to właśnie ww. Dyrektor

wydaje uprawnienia przedsiębiorcom, spełniającym określone wymogi, do prowadzenia działalności tego rodzaju.

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

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

Do nowych przepisów należy precyzyjne określenie przez ustawodawcę w **art. 86f ust. 1** zamkniętego katalogu okoliczności, w których przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest zobowiązany uzyskać nowy wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. Uzyskanie nowego wpisu wymagane jest w sytuacji, kiedy zmienia się zakres przeprowadzanych badań technicznych dokonywanych przez przedsiębiorcę oraz

w momencie zmiany stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno - pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów.

Mając na uwadze zapewnienie jednolitości w obowiązujących procedurach, a także jasności w interpretowaniu i stosowaniu prawa, w art. **86f ust. 3-8** wprowadzono procedurę sprawdzenia uzupełniającego, dotychczas stosowaną choć nieuregulowaną na poziomie ustawy.

Art.86h nakłada na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów nowe obowiązki, takie jak: zatrudnianie osób posiadających świadectwo kompetencji diagnosty a także zapewnienie przeprowadzenia badania technicznego pojazdu w wymaganych warunkach lokalowych i przy zastosowaniu wymaganej aparatury kontrolno – pomiarowej. Zapis ten zagwarantuje przeprowadzenie badań technicznych pojazdów na wysokim poziomie, a w konsekwencji przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jednocześnie **art. 86g ust. 3** wskazuje, iż niezapewnienie ww. wymogów stanowi rażące naruszenie prawa. Zapis ten zapewni jednolitość stosowania prawa.

Zmianą podyktowaną czynnikami o charakterze unijnym, jak i wewnątrz krajowym, jest przekazanie kompleksowego nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce wyodrębnionej komórce organizacyjnej Transportowego Dozoru Technicznego („komórka nadzoru TDT”), zgodnie ze zmianą zawartą w **art. 86i**. W pierwszej kolejności wskazać należy, iż zgodnie z brzmieniem dyrektywy 2014/45/UE kontrola nad całym obszarem związanym ze stacjami kontroli pojazdów powinna być skoncentrowana w rękach organu państwowego. W ocenie ustawodawcy najbardziej właściwym rozwiązaniem w tym zakresie będzie powierzenie zadań nadzorczych wyodrębnionej komórce nadzoru TDT, stanowiącej część organu właściwego. Transportowy Dozór Techniczny posiada wieloletnie doświadczenie praktyczne, w konsekwencji czego jest on znaczącą jednostką o charakterze konsultacyjno-doradczym. Transportowy Dozór Techniczny zatrudnia wyspecjalizowanych pracowników, dlatego podejmowane działania dają rękojmię wykonywanych czynności kontrolno - sprawdzających. Zdaniem resortu, tylko powierzenie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, jako organowi o zasięgu krajowym, zagwarantuje osiągnięcie celów wskazanych w dyrektywie 2014/45/UE. Ponadto, takie rozwiązanie zapewni stworzenie jednolitego mechanizmu funkcjonującego na terenie całego kraju, co w efekcie zagwarantuje jednolite stosowanie prawa w zakresie badań technicznych. Jakkolwiek, kluczowe znaczenie dla powierzenia komórce nadzoru TDT

systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów miała ankieta przeprowadzona w ostatnim kwartale 2015 r. wśród wszystkich starostw. Celem jej było ustalenie poziomu przygotowania samorządu terytorialnego do wykonywania zadań przewidzianych w wdrażanej dyrektywie. W rezultacie zostało stwierdzone, iż system nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów nie może w świetle projektowanych zmian funkcjonować w obecnym kształcie, tj. być sprawowanym przez starostwa, bowiem tylko jedno spośród 380 starostw jest w stanie sprostać wymogom stawianym przez regulacje dyrektywy 2014/45/UE. Co istotne, pozostawienie takiego schematu kontroli w przyszłości w zupełności uniemożliwiłoby Rzeczypospolitej Polskiej osiągnięcie celu, do jakiego zobowiązuje państwa członkowskie dyrektywa. Dodatkowo zgodnie z przyjętymi założeniami komórka nadzoru TDT tworzyła będzie część systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów.

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

Stworzenie centralnego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów w postaci wyodrębnionej komórki nadzoru jest zasadne z uwagi na podstawy organizacyjne. Proponowane rozwiązanie wykorzystuje już istniejącą jednostkę podległą ministrowi właściwemu ds.

transportu, co nie generuje konieczności tworzenia nowego podmiotu (organu) na szczeblu administracji centralnej. W szczególności jest to ważne, ponieważ tworzy się struktury krajowej władzy do spraw zapewnienia poprawy systemu badań technicznych pojazdów, obniżając do minimum koszty jej powołania. Przekazanie zadań związanych z systemem badań technicznych Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego oraz jego bieżąca działalność nie będą obciążały budżetu państwa. Finansowanie pracy związanej z realizacją zadań związanych z systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów odbywałoby się na podstawie przychodów pozyskiwanych z opłat związanych z wykonywaniem zadań.

We wszystkich europejskich systemach badań technicznych koszty badań, sprawdzeń, kontroli wydawania zaświadczeń pokrywają użytkownicy pojazdów. Podkreślenia wymaga, iż nadzór sprawowany przez ww. Departament nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów ma na celu zapewnienie obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych. Dla zapewnienia całkowitej bezstronności działań z obszaru nadzoru wprowadzono zapisy (**art.86i ust.2c**) określające katalog okoliczności, kiedy to upoważnieni pracownicy podlegać będą wyłączeniu od wykonywania czynności.

Na podstawie art. 42 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1125, z 2016 r. poz. 1165 oraz 1228) Transportowy Dozór Techniczny jest państwową osobą prawną, natomiast zgodnie z art. 61 tej ustawy, Transportowy Dozór Techniczny prowadzi samodzielną gospodarkę finansową i nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania Transportowego Dozoru Technicznego. Ponadto Transportowy Dozór Techniczny nie otrzymuje również żadnych dotacji, ani środków z budżetu państwa.

Zgodnie z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1870) oraz wytycznymi Ministra Rozwoju i Finansów dotyczącymi stosowania jednolitych wskaźników makroekonomicznych będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw, w szczególności jednolitego określania maksymalnego limitu wydatków jednostek sektora finansów publicznych na dane zadanie, wyrażonego kwotowo, na okres 10 lat budżetowych wykonywania tej ustawy, oszacowany został maksymalny limit wydatków na lata 2018-2027, wynoszący 510,27 mln zł. W związku z powyższym na kwotę tą składają się koszty związane z:

- koniecznością zwiększenia zatrudnienia,

- utworzeniem, utrzymaniem i wyposażeniem stanowisk pracy,
- zagranicznymi delegacjami służbowymi w związku z wymaganym udziałem TDT w pracach UE w związku z systemem badań zdatności do ruchu drogowego,
- kontrolą badań technicznych i stacji kontroli pojazdów,
- wykonywaniem zadań przez Dyrektora TDT w ramach działań organu właściwego w sprawach badań technicznych oraz kierowaniem systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów,
- wykonywaniem nadzoru i kontroli przez komórkę nadzoru TDT,
- budową stacji Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego.

Oszacowano, że maksymalne wydatki w poszczególnych latach 2018 – 2027, wyniosą:

- 1) 2018 r. – 32,46 mln zł;
- 2) 2019 r. – 63,26 mln zł;
- 3) 2020 r. – 63,12 mln zł;
- 4) 2021 r. – 65,58 mln zł;
- 5) 2022 r. – 65,64 mln zł;
- 6) 2023 r. – 43,18 mln zł;
- 7) 2024 r. – 41,22 mln zł;
- 8) 2025 r. – 40,88 mln zł;
- 9) 2026 r. – 46,34 mln zł;
- 10) 2027 r. – 48,59 mln zł;

Za podstawę szacowania skutków projektowanej ustawy na każdy, przyjęto wytyczne Ministra Rozwoju i Finansów, m.in. średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych (CPI) określony w ww. wytycznych, oraz wydatki osobowe i rzeczowe nowo zatrudnianych pracowników w kolejnych latach.

W przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na:

- 1) wykorzystaniu innych rozwiązań techniczno-organizacyjnych w zakresie funkcjonowania jednostki - poprzez zmianę organizacji pracy, czy komputeryzację jednostki,
- 2) racjonalizacji częstotliwości wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem jednostki – poprzez zmniejszenie przeprowadzanych kontroli i badań.

Monitorowanie wykorzystania limitu wydatków oraz wdrożenie mechanizmów korygujących, prowadzone będzie przez ministra właściwego do spraw transportu. Należy jednak sądzić, że jednostka wykona określone zadania bez konieczności podejmowania mechanizmów korygujących w ramach określonego limitu wydatków.

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

Obowiązujące dotychczas przepisy w przedmiocie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdu zostały zmienione w sposób znaczący, w konsekwencji czego prawodawca wprowadził szereg nowych rozwiązań. W ramach realizowania ww. nadzoru, komórka nadzoru TDT, stosownie do **art. 86i ust. 3**, zgodnie ze swoją właściwością będzie realizowała następujące bloki czynności kontrolno – sprawdzających:

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

Zapewnienie tak szczegółowego i szczerzego audytu podyktowane jest treścią załącznika V dyrektywy 2014/45/UE. Dodatkowo, mając na uwadze krajowy nadzór nad funkcjonowaniem przedsiębiorców w tym zakresie, dostrzeżono konieczność wzmocnienia weryfikacji przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w formie stacji kontroli pojazdów. Zmiany te mają zapewnić poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Precyzyjnego uzasadnienia wymaga okoliczność, iż liczba kontroli ad hoc została określona

w projekcie na poziomie nie mniej niż 0,5% liczby badań technicznych wykonywanych w Polsce w ciągu roku. Takie rozwiązanie ma w ocenie ustawodawcy zapewnić optymalną ilość zbadanych stacji. Należy mieć na względzie, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zobowiązany jest do poddawania analizie statystycznej wyniki uzyskane podczas ww. kontroli oraz przekazywania ich ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Ustawodawca w **art. 86i ust. 6-7** wprowadza katalog czynności, jakie powinni wykonywać pracownicy komórki nadzoru TDT podczas bezpośredniego audytu stacji kontroli pojazdów. Określenie sposobu przeprowadzenia kontroli oraz działań podejmowanych w jej toku przez organ w akcie prawnym rangi ustawowej zapewnia pełną swobodę działania w granicach prawa. Ponadto, daje ona przedsiębiorcy gwarancję legalności wykonywanego monitoringu przez co będzie zachowane zaufanie do organów administracji publicznej. Wskazać również należy, iż powyższe przepisy są realizacją wymogów zawartych w załączniku V wdrażanej dyrektywy 2014/45/UE.

Ważnym przepisem, mającym na celu zapewnienie prawidłowości wykonywanych czynności w trakcie kontroli, jest zagwarantowanie pracownikom Transportowego Dozoru Technicznego ochrony przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu. Aktualne pojęcie funkcjonariusza publicznego zawarto w art. 115 § 13 *ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1137). Ustawodawca, określając jego definicję legalną, stosuje enumeratywne wyliczenie osób, którym przyznano *ex lege* status funkcjonariusza publicznego, ale posługuje się zróżnicowaną formą regulacji. Z nazwy wymieniono tylko część osób (np. Prezydent RP, poseł na Sejm RP, poseł do Parlamentu Europejskiego, senator, radny). Kolejne grupy zostały określone: przez podanie opisu pełnionej funkcji (np. osoba niezatrudniona w administracji rządowej, samorządowej lub w innym organie państwowym, ale uprawniona do wydawania decyzji administracyjnych). Umieszczenie w **art. 86i ust. 5** przepisu w przedmiocie uznania pracownika komórki nadzoru TDT za funkcjonariusza publicznego służyć ma zaznaczeniu rangi dokonywanych przez niego czynności. Należy zauważyć, że rozwiązanie polegające na powierzeniu wyodrębnionej komórce TDT nadzoru nad systemem badań technicznych pojazdów jest zasadne. Z drugiej jednak strony ustawodawca podkreśla zwiększoną odpowiedzialność pracownika ww. komórki wynikającą z faktu, iż podejmując bezprawne działania podczas kontroli, naruszy on nie tylko reguły ogólne, ale także zasady etyki zawodowej, z którymi jest związany osobiście i które stanowią immanentną część jego specyficznej pozycji ustrojowej. Zasady te zostały

wpisane w charakter zadań realizowanych przez funkcjonariuszy, doniosłych z punktu widzenia interesów państwa. Przepięstwo popełnione przez funkcjonariusza publicznego wykazuje dodatkowy poziom bezprawności, *eo ipso* - wyższy stopień społecznego niebezpieczeństwa. Takie działania powodują zwiększoną odpowiedzialność karną przewidzianą w ustawie.

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

Przedmiotowy projekt ustawy w **art. 86l** określa, że badania techniczne pojazdów służb są przeprowadzane przez upoważnione komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów prowadzone przez służby, z wyłączeniem obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz pojazdów Państwowej Straży Pożarnej lub na zwykłych stacjach kontroli pojazdów. Regulacja ta stanowi ujednoczenie systemu badań technicznych, z jednolitym zachowaniem odrębności pojazdów służb.

Projekt ustawy modernizuje porządek dotychczas obowiązujących przepisów w zakresie uzyskania uprawnień diagnosty oraz okoliczności dotyczących samego wykonywania zawodu i jego monitoringu. Wszelkie działania w tym zakresie powinny być zgodne z wdrażaną dyrektywą 2014/45/UE. Co istotne, ten akt prawny zezwala na wprowadzenie przez państwo członkowskie dodatkowych wymogów odnośnie kompetencji i odpowiedniego wykształcenia. Zmianie uległo przede wszystkim jednoznaczne określenie wymogów formalnych, które

należy spełnić, aby uzyskać świadectwo kompetencji diagnosty. Wprowadzenie tych zapisów jest zrealizowaniem potrzeby zapewnienia legalności działania organów oraz transparentności procedury, by interpretacja i stosowanie przepisów przez osoby i podmioty zainteresowane nie budziła wątpliwości.

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

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

W ust. 2 art. 86l zapisy dotyczące wymaganego wykształcenia i okresu praktyki dla zawodu diagnosty określają cztery zasadnicze kategorie wymaganego wykształcenia diagnosty (wyższego lub średniego) i odpowiednich dla tych kategorii okresów praktyki. Powyższe zmiany uwzględniają konieczność dostosowania wymogów w zakresie wykształcenia diagnosty do aktualnych regulacji w zakresie szkolnictwa wyższego i średniego, a jednocześnie konieczność objęcia tymi wymogami również dyplomów i tytułów zawodowych związanych z motoryzacją, uzyskanych przed wprowadzeniem obecnie obowiązującego systemu szkolnictwa zawodowego. Nowo proponowane zapisy mają na celu zachowanie szerokiego dostępu do zawodu diagnosty, przy jednoczesnym zagwarantowaniu odpowiednich kompetencji technicznych osób wykonujących ten zawód. Powyższa zmiana podyktowana została pkt 1 załącznika IV dyrektywy 2014/45/UE określającego minimalne wymogi dotyczące kompetencji, wyszkolenia i certyfikacji diagnostów. Unijny akt prawny wymienia obszary, w których kandydat na diagnostę powinien posiadać wiedzę, tj.:

mechanika, dynamika, dynamika pojazdu, silniki spalinowe, technologia materiałów, elektronika, elektryka, elektroniczne układy pojazdu, aplikacje informatyczne. Dodatkowo, w załączniku IV wdrażanej dyrektywy zostało określone minimalne doświadczenie, jakie musi posiadać kandydat na diagnostę – co najmniej trzy lata udokumentowanego doświadczenia lub jego równoważnika, jak np. udokumentowanego mentoringu lub studiów

Dla wykonywania zawodu diagnosty w sposób wiarygodny i dający gwarancję prawidłowości wykonywanych czynności, w **art. 86o** został nałożony na diagnostę szereg obowiązków, w szczególności rzetelności i bezstronności wykonywanych badań technicznych. Zapewnią one realizowanie celu postawionego przez dyrektywę 2014/45/UE, jakim jest funkcjonowanie środowiska diagnostów bez konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu organowi utrzymanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności.

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

Ważną kwestią w zakresie uzyskania świadectwa kompetencji diagnosty, jest uregulowanie na poziomie ustawowym w **art. 86w** przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego na diagnostę przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Mając na uwadze, iż Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego to organ odpowiedzialny na podstawie **art. 86t** za sprawowanie nadzoru nad ośrodkami szkoleniowymi, monitorowaniem programu szkoleń dla diagnostów zasadne jest przekazanie mu kompetencji do przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych w tym przedmiocie. Szerokie doświadczenie praktyczne oraz dysponowanie pokaźnym dorobkiem naukowym jest elementem, który zezwala Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego przygotować katalog co najmniej 300 pytań (kompatybilny z wymogami krajowymi i unijnymi), który zostanie zatwierdzony przez ministra właściwego do spraw transportu. Natomiast akty wykonawcze szczegółowo będą określać zasady funkcjonowania i skład komisji egzaminacyjnej.

Z uwagi na obowiązki nałożone przez dyrektywę 2014/45/UE oraz okoliczność, iż nadzór nad systemem badań technicznych w Polsce powierzony został Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, zgodnie z proponowanym brzmieniem **art. 86m** i **art. 86n**, sprawował on będzie również kontrolę nad środowiskiem diagnostów oraz legalnością podejmowanych działań. Kwestia ta zdawała się być uprzednio problematyczną, co sygnalizowane było przez środowisko branżowe. Dodatkowo, obowiązek ścisłej kontroli tej przestrzeni nakazują przepisy ww. dyrektywy. W ramach analizowanego nadzoru nad diagnostami Dyrektorowi przysługuje szeroki wachlarz instrumentów. Przede wszystkim to on nadaje w drodze decyzji administracyjnej świadectwo kompetencji diagnosty uprawniające do przeprowadzania badań technicznych. Również Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nadaje diagnoście numer ewidencyjny, wpisuje diagnostę do rejestru diagnostów (który to rejestr sam prowadzi) oraz potwierdza wpis wydając uprawnionemu podmiotowi zaświadczenie. W **art. 86m ust. 5-11** uwzględnione zostały skutki jakie wiążą się z nieprawidłowościami wykrytymi w toku czynności kontrolnych a także w przypadku niewypełniania obowiązków przez diagnostę. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (dotychczas był to starosta) orzeka w drodze decyzji administracyjnej o cofnięciu diagnoście świadectwa kompetencji diagnosty w ściśle określonych przypadkach i wpisuje informacje o cofnięciu w rejestrze diagnostów. Podkreślić należy, iż diagnosta ponowne uprawnienie może uzyskać nie wcześniej niż po 2 latach od dnia wydania decyzji (aktualnie jest to 5 lat), oraz po ponownym odbyciu szkolenia dla diagnostów i zdania egzaminu kwalifikacyjnego z wynikiem pozytywnym. Przy popełnieniu przewinień mniejszej wagi, doprecyzowanych w projekcie, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zawiesza w drodze decyzji administracyjnej świadectwo kompetencji diagnosty i wpisuje informacje o zawieszeniu w rejestrze. Art. 86m ust. 7 określa możliwość przywrócenia świadectwa kompetencji diagnosty pod warunkiem usunięcia naruszeń, które były podstawą jego zawieszenia. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (organ nadzoru) w zakresie swoich kompetencji może wydać postanowienie o obowiązku usunięcia przez diagnostę stwierdzonych nieprawidłowości lub ukończenia przez diagnostę warsztatów doskonalenia zawodowego. Powyższe sankcje nakładane na diagnostów stanowią realizację postulatów środowiska branżowego, bowiem dotychczas często podnoszone były zarzuty, iż obowiązujące przepisy nie regulują w sposób kompleksowy tego zagadnienia, są niejednoznaczne, przez co decyzje wydawane przez starostów w tym przedmiocie niejednokrotnie były właśnie krzywdzące dla diagnostów.

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

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, jako organ sprawujący nadzór nad ośrodkami szkolenia diagnostów, zobowiązany jest do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Określone zostały wymogi formalne, jakie przedsiębiorca musi spełnić, by uzyskać wpis do rejestru, a także *a contrario* wskazano okoliczności, kiedy to Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w drodze decyzji administracyjnej wykreśla przedsiębiorcę z tego rejestru. W **art. 86t ust. 2** wskazane są również różne formy nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów: kontrole okresowe co dwa lata i kontrole doraźne jeżeli wystąpiłoby uzasadnione podejrzenie naruszenia przepisów dotyczących szkolenia. Reglamentacja tej płaszczyzny przewiduje pełne wdrożenie wymogów podyktowanych przez dyrektywę.

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

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

Przyznanie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego kompetencji na gruncie przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków oraz wymagań technicznych podyktowało konieczność określenia w **art. 70y ust. 7** delegacji ustawowej dla ww. ministra celem określenia w drodze aktu wykonawczego szczegółowego zakresu badań, do którego uprawniony będzie Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. W **art. 86x** rozszerzono katalog zagadnień, w których minister właściwy do spraw transportu jest zobligowany wydać rozporządzenia z uwagi na przedmiotową nowelizację, tj: szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów, wysokości opłat oraz nadawania kodu rozpoznawczego stacji i wzory stosownych na nich pieczętek. Natomiast

w **art. 82 ust. 10** zostały uwzględnione badania techniczne tramwajów i trolejbusów, dlatego konieczna była zmiana w tym zakresie delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu dla wydania aktów wykonawczych szczegółowo określających techniczne aspekty tych badań oraz niezbędne dokumenty.

Zmiana przepisów uchylająca **ust. 5 w art. 129g** ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* stanowi zmianę porządkującą przepisy. Postępowanie w sprawach o wykroczenia, które prowadzi Inspekcja Transportu Drogowego w związku z ujawnionymi naruszeniami przepisów, o których mowa w art. 129g ust. 1 lit. a i b (przekraczanie dopuszczalnej prędkości, niestosowanie się do sygnałów świetlnych), jest prowadzone w oparciu o przepisy *ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia* (Dz. U. z 2013 r. poz. 395, z późn. zm.). W sprawach tych zastosowanie mają także określone przepisy *ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks postępowania karnego* (Dz. U. z 1997 r. poz. 555, z późn. zm.). Przepisy tych aktów w wystarczającym stopniu szczegółowo określają wymogi wszelkich pism procesowych stosowanych w sprawach o wykroczenia. Wprowadzenie w tym zakresie kolejnego aktu – rozporządzenia określającego wzory dokumentów w sprawach o tego typu wykroczenia stanowi nadmiar regulacji, zmniejszając elastyczność funkcjonowania organów oraz może stanowić utrudnienie w tym postępowaniu zarówno organów je prowadzących, jak i obywateli.

Oprócz kar stricte porządkowych, projektowana zmiana przewiduje wprowadzenie w **art. 140ma** oraz **art. 140mb** kar pieniężnych mających na celu dodatkowe zdyscyplinowanie przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów

wykonujących badania techniczne. Wskazane powyżej przepisy zawierają katalog zamknięty zachowani, które podlegać będą karze. Konsekwencją powyższych zmian było dostosowanie brzmienia **art. 140n**, poprzez wskazanie podmiotu uprawnionego do nakładania kar, sposobu ich nakładania, a także odesłania do odpowiedniego stosowania przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa.

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

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

Art. 2 dokonuje nowelizacji *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym* (Dz. U. 2015 r. poz. 1125, z 2016 r. poz. 1165 oraz 1228), ustawa będąca rudymetarną regulacją w zakresie funkcjonowania Transportowego Dozoru Technicznego w ujęciu prawno-organizacyjnym. W **art. 45a** został dodany nowy **ust. 2a**. Brzmienie tego ustępu wskazuje, iż Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym w sprawie badań technicznych pojazdów. Zmiana została wprowadzona także w **art. 44 ust 1** w postaci dodania nowego **pkt 9**, który rozszerza zakres działań Transportowego Dozoru Technicznego o obowiązek opracowywania wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu projektów aktów prawnych dotyczących warunków technicznych pojazdów, homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, badań technicznych pojazdów oraz drogowego przewozu towarów niebezpiecznych. Zakres tematyczny przygotowywanych projektów aktów prawnych pokrywa się bezpośrednio z zakresem działań realizowanych przez ten podmiot, który podlega i jest nadzorowany przez ministra właściwego do spraw transportu.

Szczególną uwagę należy zwrócić na zaproponowaną zmianę w **art. 3**. Otóż z uwagi na brzmienie dyrektywy 2014/45/UE w zakresie nadzoru, a przede wszystkim kontroli bezpośrednich sprawowanych przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego – w szczególności kontrole doraźne, konieczne jest wyłączenie stosowania wobec przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów przepisów art. 79, 79a, 80, 80a, art. 81 ust. 2, art. 81a, 82 i 83 *ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej* (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.), w szczególności zwolnienie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z obowiązku zawiadomienia przedsiębiorcy o zamiarze wszczęcia kontroli z siedmiodniowym wyprzedzeniem, bowiem byłoby to sprzeczne z samą istotą tej kontroli.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 15 października 2015 r. w sprawie C-168/18 stanowi podstawę zmiany zawartej w *ustawie z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terenie Rzeczypospolitej Polskiej*. Przywołane orzeczenie wskazuje, iż dyrektywa 2006/123/WE dotycząca usług na rynku wewnętrznym nie podlega stosowaniu względem działalności stacji kontroli technicznej pojazdów, która jako że wchodzi w zakres usług z dziedziny transportu, nie podlega zgodnie z art. 58 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przepisom tego Traktatu dotyczącym swobody świadczenia usług. Dlatego też w art. 3 ust. 1 pkt 10 ww. ustawy należało dodać działalność regulowaną w postaci stacji kontroli pojazdów oraz ośrodka szkolenia diagnostów. Konsekwencją powyższego jest zmiana wprowadzona w **art. 4** ustawy.

Wynikająca z implementowanej dyrektywy konieczność usankcjonowania użytkowania pojazdów bez przejścia obowiązkowych badań technicznych spowodowała zmianę ustawy z dnia 20 maja 1971 Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2015 r., poz. 1094) poprzez rozszerzenie katalogu wykroczeń i dodanie nowego art. 95a (**art. 5**).

W **art. 6**, zgodnie z obowiązkiem nałożonym przez dyrektywę 2014/45/UE wyznaczono Krajowy Punkt Kontaktowy. Jako organ kompetentny do jego prowadzenia wskazany został Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Jego zadaniem będzie umożliwienie wymiany informacji, z zakresu badań technicznych pojazdów, z właściwymi krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej.

Zadania nałożone na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego przedmiotową ustawą implikują konieczność zmiany w **art. 7** ustawy z dnia 24 lipca 2005 r. o zmianie ustawy –

Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1237, 2183 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 352 i 2001) szeregu zmian. Zmiany te umożliwiają (pobieranie oraz umieszczanie danych w ewidencji) Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego realizowania ustawowych zadań, jakie wynikają z wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE.

Zawarte w **art. 7a -12** przepisy przejściowe regulują oddziaływanie nowych przepisów na dotychczas obowiązujący porządek prawny w przedmiotowej materii. W niniejszych przepisach przejściowych rozstrzyga się o sposobie zakończenia postępowań będących w toku oraz rozwiązuje się kwestie związane ze zmianami w prawie, w celu uwzględnienia konsekwencji wynikających z nowo projektowanych przepisów. Przepisy te określają, że przez wyznaczony czas stosowane będą dotychczasowe rozwiązania prawne, a także obowiązywać będą tymczasowe rozwiązania. **Art. 7a** przewiduje możliwość wykonywania, do dnia 1 stycznia 2023 r., badań technicznych tramwajów i trolejbusów przez jednostki (instytuty naukowe), które wykonują te badania w obecnym stanie prawnym. W związku z przekazaniem zadania do TDT, niezbędne jest zapewnienie jednostkom które dotychczas wykonywały tę działalność, odpowiedniego okresu przejściowego na zmianę profilu prowadzonej działalności.

Z kolei **art. 8** zezwala Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego na wykonywanie zadań realizowanych przez stację kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego na okręgowych stacjach kontroli pojazdów do 1 stycznia 2023 r. Podstawę będzie stanowić umowa zawarta z przedsiębiorcą, który prowadzi okręgową stację kontroli pojazdów z zastosowaniem przepisów ustawy o zamówieniach publicznych. Przepis ten jest niezbędny ze względu na konieczność zapewnienia ciągłości wykonywania zadań Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów, nakładanych przez nowe przepisy, w okresie przejściowym, do czasu utworzenia centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego, które docelowo zapewnią obsługę tych zadań. Zapewnienie niezbędnej infrastruktury i kadry dla funkcjonowania centrów badawczych wymaga odpowiedniego czasu, co przewidują również przepisy dyrektywy 2014/45/UE. Zaproponowana przez ustawodawcę graniczna data 1 stycznia 2023 r. spełnia wymogi wyznaczone państwu członkowskiemu w załączniku V dyrektywy 2014/45/UE.

Art. 8a – 8b określają jak należy postępować ze sprawami będącymi w toku w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy. Z kolei **art. 9 i art. 10** zawierają procedury przejściowe dla

zapewnienia ciągłości funkcjonowania stacji kontroli pojazdów oraz wykonywania zawodu diagnosty. Z uwagi na datę wejścia w życie ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług oraz przepisów wprowadzających tę ustawę i związaną z tym zmianę regulacji w zakresie uprawnień diagnostów, niezbędne jest zróżnicowanie przepisu przejściowego w zakresie uzyskania uprawnień przed diagnostów do tej daty oraz po niej. Diagnosty, którzy uzyskali uprawnienia przed ww. zmianą przepisów – powinni w pierwszej kolejności podlegać obowiązkowi odbycia warsztatów doskonalenia zawodowego. Niezbędne jest przy tym uniknięcie spiętrzenia spraw związanych z wydawaniem świadectw kompetencji diagnosty.

Dodatkowo w **art. 11** projektodawca doprecyzował, iż poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych zachowują ważność.

Natomiast **art. 13** art. 23 ust. 3 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 23 ust. 3 ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych „Marszałek województwa na podstawie protokołu sporządzonego przez przewodniczącego komisji, w terminie 7 dni od dnia przeprowadzenia egzaminu, wydaje kierowcy zaświadczenie ADR. Zaświadczenie ADR przesyła się kierowcy za zwrotnym potwierdzeniem odbioru na adres zamieszkania kierowcy.” Należy jednak zaznaczyć, że wydanie zaświadczenia ADR poprzedza:

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

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

Art. 12 wyraźnie wskazuje, że wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dowody rejestracyjne i dokonane w nich wpisy terminu badania technicznego zachowują ważność.

Z uwagi na obszar i złożoność projektowanej zmiany, w **art. 15** określono zróżnicowane terminy wejścia w życie poszczególnych artykułów. Dyrektywa 2014/45/UE przewiduje, że państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 20 maja 2017 r. przepisy niezbędne do wykonania dyrektywy. W związku z powyższym, niezbędne jest przyjęcie, że ustawa wchodzi w życie w powyższym terminie, tj. z dniem 20 maja 2018 r., z wyjątkiem przepisów, które w ocenie ustawodawcy powinny wejść w życie w dniu ogłoszenia, bądź 14 dni, 1 stycznia 2019, 1 stycznia 2023 r. bądź 4 czerwca 2018 r.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie określonym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) oraz mając na uwadze § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979, z późn. zm.) projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

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

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Jerzy Szmit Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Jerzy Król</p> <p>Nr tel. 630-12-43</p> <p>e-mail: jerzy.krol@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>07-03-2017 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>Prawo UE</p> <p>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51)</p> <p>Nr w wykazie prac UC65</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

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

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

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

członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską.

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

Wprowadzenie przepisów określających:

- 1) Stworzenie centralnego systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, poprzez skoncentrowanie w jednym pionie organizacyjnym najistotniejszych elementów mających wpływ na jakość badań technicznych pojazdów w Polsce, tj.: rejestru nadanych cech identyfikacyjnych, rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, rejestru diagnostów, sprawdzeń potwierdzających posiadania przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego, sprawdzeń ww. elementów w zakresie uzupełniającym, nadzór nad ośrodkami szkolenia diagnostów (OSD), przeprowadzanie egzaminów kandydatów na diagnostów, Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego, przeprowadzanie przez pracowników ww. Centrów badań technicznych trolejbusów i tramwajów a także innych wysoce specjalistycznych badań technicznych pojazdów mających wpływ na bezpieczeństwo i ochronę środowiska, nadzór nad badaniami technicznymi pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów;
- 2) organ odpowiedzialny za organizację i funkcjonowanie oraz poprawę jakości systemu badań technicznych, tj. organ właściwy w znaczeniu dyrektywy 2014/45/UE – przez wyznaczenie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) jako organu właściwego czuwającego nad systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów;
- 3) organ nadzoru, wyodrębniana organizacyjnie komórka nadzoru Transportowego Dozoru Technicznego, w rozumieniu implementowanej dyrektywy jako część organu właściwego, odpowiedzialnego za wykonywanie kontroli w formie przewidzianej w dyrektywie 2014/45/UE;
- 4) instrumenty oddziaływania przez organ właściwy i organ nadzoru na system badań technicznych pojazdów i SKP, umożliwiające szybkie reagowania na ujawniane nieprawidłowości, a także wykonywanie działań prewencyjnych ;
- 5) wymagania dotyczące wyposażenia SKP, przyrządów kontrolno – pomiarowych oraz wprowadzenie systemu okresowych badań (kalibracji) urządzeń stosowanych w stacji, mając na względzie minimalne wymogi w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno - pomiarowych określone w załączniku III do dyrektywy 2014/45/UE – w ramach zadań związanych z funkcjonowaniem systemu badań technicznych pojazdów i ich nadzoru, które zostałyby przeniesione na Dyrektora TDT, proponuje się szczegółowe uregulowanie kwestii okresowych badań tych urządzeń, mając na względzie przede wszystkim przeznaczenie tych urządzeń, charakter pomiarów dokonywanych tymi urządzeniami oraz cel, który tym działaniom przyświeca, tj. zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 6) stworzenie systemu szkolenia dla diagnostów – zasadnym jest skoordynowanie krajowego systemu szkoleń przez stworzenie szczegółowych wymagań dla ośrodków szkolenia (infrastruktura i wykładowcy), oraz nadzoru nad nimi, jak również stworzenie systemu przeprowadzania odpowiednich egzaminów oraz obowiązkowych szkoleń dla diagnostów: wstępnych jak również cyklicznych przypominających i rozszerzających wiedzę z zakresu konstrukcji pojazdów oraz sposobu przeprowadzania badań pojazdów (warsztaty doskonalenia zawodowego);
- 7) wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu prowadzącego punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji związanych z badaniami technicznymi pojazdów, z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską,
- 8) wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu sprawującego nadzór nad systemem szkolenia diagnostów.

Powyżej wskazane rozwiązania przyniosą następujące efekty:

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

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

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

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

Istotny w kwestii sprawowania nadzoru nad systemem badań technicznych przez starostów są informacje Najwyższej Izby Kontroli (NIK) o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego (2009 r.) a także informacja o wynikach kontroli dotyczącej dopuszczenia pojazdów do ruchu (2017 r.) . W toku pierwszej kontroli NIK negatywnie ocenił działalność starostów, jako organów odpowiedzialnych za sprawowanie nadzoru nad SKP. W ocenie NIK nadzór prowadzony był nierzetelnie i z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa. Ocena ta dotyczy zarówno wykonywania nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi SKP, jak i zatrudnionymi w nich diagnostami, czyli najważniejszymi ogniwami w systemie badań technicznych pojazdów. W raporcie zostało wskazane, iż starostwa powszechnie nie były przygotowane do wywiązywania się z nałożonych na nie ustawowo zadań, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i kadrowym. W szeregu przypadków nie przywiązywano do wykonywania tych obowiązków należytej wagi. Praktycznie nie funkcjonował system nadzoru i kontroli w sprawach dotyczących zagadnień będących przedmiotem niniejszej kontroli. Nie wykorzystywano w należyтым stopniu podstawowych instrumentów prawnych do wypełniania funkcji nadzorczych. Przede wszystkim nieprawidłowo wykonywano obowiązki z zakresu przeprowadzania okresowych kontroli w stacjach oraz nadawania i cofania uprawnień diagnostom. Powyższe nieprawidłowości spowodowały, że funkcjonowały SKP, które nie spełniały wymaganych warunków lokalowych i organizacyjnych oraz nie posiadały odpowiedniego sprzętu i wyposażenia kontrolno - pomiarowego. W stacjach tych pracowali diagnosty, którzy zostali skazani prawomocnymi wyrokami za nieuczciwe wykonywanie badań technicznych pojazdów.

Synteza kontroli NIK wskazuje na:

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

Pomimo bardzo negatywnych wyników kontroli z 2009 r. jakość działań dotyczących badań technicznych pojazdów oraz stacji kontroli pojazdów wykonywanych na poziomie samorządowym nie uległa poprawie, a wręcz ich jakość została jeszcze bardziej obniżona. Bowiem informacja NIK z 2017 r. stwierdza, iż starostwa nadal sprawowały nadzór nierzetelnie i z naruszeniem przepisów prawa, poprzez:

- nieprawidłowe wykonywanie obowiązków w zakresie przeprowadzania okresowych kontroli w SKP,

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

Zakładając, iż starostowie byłiby organami właściwymi do spraw ww. nadzoru, istniałaby konieczność przeszkolenia

w zakresie merytorycznym oraz praktycznym osób zatrudnionych w 380 starostwach, zwiększenia liczby kadry pracowniczej co najmniej dwukrotnie, sfinansowania zaplecza technicznego – rozwiązanie to nie jest zasadne. Przemawia również za tym fakt, iż obecnie nadzór sprawowany przez starostwa, zgodnie z sygnałami docierającymi ze środowiska branżowego, nie jest rzetelny, jednolity, powodując niezadowolenie przedsiębiorców.

Kolejnym wariantem, jaki rozważał resort podczas prac nad projektem ustawy, było przyznanie kompetencji organu właściwego do sprawowania kontroli nad systemem badań technicznych Ministrowi Infrastruktury i Budownictwa. Implementowany akt prawny wskazuje niezbędny zakres, jaki powinien obejmować przedmiotowy nadzór nad systemem badań technicznych: przeprowadzanie kontroli i zatwierdzanie wyników losowo wybranych badań technicznych pojazdów, przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w ostatnich 3 miesiącach, przeprowadza doraźne kontrole sprawdzające stacje kontroli pojazdów, przeprowadzanie analiz skarg i wniosków, na podstawie których można również wszczynać doraźne kontrole SKP, wydawanie zaleceń pokontrolnych i wyznaczanie terminu usunięcia naruszeń wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia SKP i wykonywania badań technicznych. Liczba kontroli sprawdzających badania techniczne przeprowadzane na stacjach kontroli pojazdów (obejmujących kontrolę i zatwierdzenie wyników wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy oraz przeprowadzanie doraźnych kontroli sprawdzających stacje kontroli pojazdów) powinna objąć sprawdzeniem nie mniej niż 0,5 % liczby badań technicznych wykonanych w RP w roku poprzedzającym. Jednocześnie Dyrektor TDT zobowiązany jest do przeprowadzenia co najmniej raz w roku doraźnych kontroli sprawdzających stacje kontroli pojazdów. Mając na uwadze, iż obecnie komórka merytoryczna Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Wydział Warunków Technicznych Pojazdów i Przewozów Specjalnych, zajmująca się problematyką badań technicznych liczy 9 osób, nie jest możliwe, by to właśnie minister właściwy do spraw transportu sprawował nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Dla wykonania samych „rekontroli”, których średnia miesięczna liczba wynosi 625, należałoby stworzyć odrębny wydział. Uwzględniając resztę zadań określonych przez dyrektywę liczba pracowników w nowopowstałym wydziale właściwym dla przedmiotowego nadzoru powinna wynosić co najmniej 350 osób. Generowałyby to ogromne koszty związane zarówno ze stworzeniem nowych miejsc pracy, jak i wyszkoleniem

pracowników, zakupem sprzętu niezbędnego do przeprowadzania kontroli oraz zapewnienia środków transportu. Dużych nakładów pieniężnych i organizacyjnych wymagałoby również prowadzenie rejestru diagnostów oraz rejestru przedsiębiorców prowadzących działalność w formie SKP. Nadmienić należy, iż w zakresie właściwości resortu infrastruktury i budownictwa należy obecnie szereg innych zadań, np. prowadzenie procedur legislacyjnych, orzekanie jako organ II instancji w sprawach z zakresu swojej właściwości, scalanie krajowego systemu prawnego ze standardami obowiązującymi z UE oraz ONZ i rozwiązywanie bieżących problemów związanych z ADR, czy też homologacją. Powierzenie ministrowi nadzoru nad systemem badań technicznych stanowiłoby znaczne obciążenie, które wymagałoby restrukturyzacji urzędu obsługującego ministra na wielu płaszczyznach.

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

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

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

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

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

Przykładowo:

Królestwo Niderlandów: Władza Homologacyjna Królestwa Niderlandów (RDW) realizuje zadania wynikające z m.in. zakresu dopuszczenia do użytku pojazdów i ich części, wykonywania czynności nadzorczych i kontrolnych przez monitorowanie stanu technicznego pojazdów (w tym przez dokonywanie akredytacji dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów) lub wydawanie odpowiednich dokumentów dla pojazdu lub właścicieli. Jest również organem właściwym do spraw wykonywania umowy *L' Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route* (ADR), tj. przewozu towarów niebezpiecznych, w ruchu drogowym. System RDW, będący urzeczywistnieniem regulacji zawartych w dyrektywie 2014/45/UE, finansowany jest m.in. z opłat pobieranych od każdego badania technicznego pojazdu w wysokości 4 euro.

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

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

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

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

W odniesieniu do systemu szkoleń diagnostów i prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów, należy wskazać przykłady państw UE, gdzie nadzór i szkolenia realizowane są przez jednostkę centralną podległą ministrowi

właściwemu ds. transportu. Są to m.in.: Wielka Brytania, Irlandia, Królestwo Niderlandów, Finlandia, Szwecja, Hiszpania. We wszystkich tych krajach jednostka centralna pod bezpośrednim nadzorem ministra właściwego ds. transportu i w jego imieniu prowadzi bezpośredni nadzór nad jakością prowadzonych szkoleń, centralne rejestry oraz zapewnia wsparcie referencyjnymi danymi technicznymi pojazdów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Dane TDT – na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu właściwego w sprawach badań technicznych, zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, wykonywanie nadzoru przez wyodrębnioną komórkę TDT nad badaniami technicznymi i przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów.
Starostowie	380	Dane z Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) – stan na dzień 1 stycznia 2016 r.	Przejęcie przez wyodrębnioną komórkę TDT nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów i przedsiębiorcami prowadzącymi skp, monitorowanie pracy skp oraz diagnostów (m.in. kontrole doraźne, ocena pracy stacji kontroli pojazdów). Nadzór realizowany jest w chwili obecnej przez każde starostwo oddzielnie.

<p>Diagności</p>	<p>Ok. 10 000 (w latach 2004-2015- 30 października ok. 7400 osób uzyskało pozytywny wynik z egzaminu kwalifikacyjnego przeprowadzanego przez TDT)</p>	<p>Szacunkowo/Dane TDT</p>	<p>Uproszczenie procedury związanej z uzyskaniem świadectw kompetencji diagnosty do wykonywania badań technicznych pojazdów, obowiązek okresowych szkoleń dla diagnostów wykonujących badania techniczne pojazdów.</p> <p>Przyjmuje się, że koszty związane z uzyskaniem uprawnienia do wykonywania zawodu nieznacznie wzrosną, mając na względzie realne koszty procedury z tym związanej.</p>
<p>Właściciele pojazdów zarejestrowanych: pojazdów samochodowych, motorowerów, ciągników rolniczych</p>	<p>19 mln</p>	<p>Źródło – SAMAR</p>	<p>Oddziaływanie związane z przeprowadzaniem okresowych badań technicznych – aktualna cena za badanie techniczne uiszczana przez właściciela pojazdu zostanie powiększona o kwotę przeznaczoną na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów. Do dalszych wyliczeń przyjęto liczbę ponad 15 mln przeprowadzanych corocznie badań technicznych pojazdów, co jest związane z faktem, iż nie wszystkie pojazdy</p>

			podlegają corocznym badaniom technicznym, np. samochody osobowe, pojazdy ciężarowe do 3,5 tony, ciągniki rolnicze, motocykle, motorowery.
Ośrodki Szkolenia Diagnostów (OSD)	Brak danych	Brak danych	Wprowadzenie nadzoru Dyrektora TDT nad ośrodkami prowadzącymi szkolenia dla diagnostów, konieczność spełnienia warunków lokalowych, wyposażenia oraz kadry, jak również wpisu do rejestru prowadzonego dla tych ośrodków.
Wykładowcy szkolący diagnostów	Brak danych	Brak danych	Oddziaływanie związane z weryfikacją kompetencji osób szkolących diagnostów
TDT	1	-	Przejęcie nowych obowiązków związanych z wyznaczeniem Dyrektora TDT jako organu właściwego w sprawach badań technicznych pojazdów, prowadzeniem m.in, centralnych rejestrów, wykonywanie zadań Krajowego Punktu Kontaktowego. Wykonywanie nowych zadań przez

			wyodrębnioną komórkę TDT.
5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji			
<p>Projektowana zmiana ustawy wdraża do krajowego porządku prawnego <i>dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE</i>. Ponadto, w związku z docierającymi do resortu infrastruktury i budownictwa sygnałami dotyczącymi potrzeby zmiany polskich przepisów prawnych w sprawie badań technicznych pojazdów, w celu wypracowania „Strategii <i>działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości</i>”, powołana została grupa robocza, która skupiła w swoim zakresie przedstawicieli organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego, tj. przedstawicieli:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Instytutu Transportu Samochodowego,2. Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych,3. Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów,4. Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego,5. POLGAS,6. Stowarzyszenia Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych,7. Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej,8. Transportowego Dozoru Technicznego,9. Związku Dealerów Samochodów,10. Związku Powiatów Polskich. <p>Wynikiem prac tej grupy są 22 tezy, których realizacja ma przede wszystkim poprawić jakość badań technicznych pojazdów przeprowadzanych przez diagnostów oraz wzmocnić nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Mając na uwadze brzmienie wdrażanej dyrektywy oraz postulaty środowiska branżowego resort zdecydował o wdrożeniu przepisami przedmiotowej nowelizacji wskazanych przez grupę roboczą rozwiązań. Zaznaczyć należy, iż nie wszystkie były kompatybilne z unijnymi rozwiązaniami, jednakże mając na uwadze konieczność uregulowania poszczególnych aspektów dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego resort uznał za zasadne wdrożenie dodatkowo następujących tez: wprowadzenie obowiązku archiwizowania wyników badań ze wskazanych urzędzeń kontrolno – pomiarowych, stworzenie centralnego rejestru SKP oraz diagnostów, wprowadzenie przepisów nakładających na właściciela pojazdu sankcje z tytułu użytkowania pojazdu bez ważnych badań technicznych, wprowadzenie systemu określania daty następnego badania, rozszerzenie listy dodatkowych badań technicznych o dodatkowe badanie techniczne na wniosek właściciela celem sprawdzenia stanu technicznego pojazdów, wprowadzenie przepisów określających działalność gospodarczą w formie ośrodków szkolenia jako działalność regulowaną.</p>			

Projekt ustawy podlegał konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze w Kłudzienku,
10. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
11. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
14. Pracodawcy Transportu Publicznego,
15. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
16. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
17. Związek Pracodawców Motoryzacji,
18. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
19. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
20. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
21. Związek Dilerów Samochodów,
22. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
23. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
24. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
25. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
26. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR,
27. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
28. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa,
29. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal,
30. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
31. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
32. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
33. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),
34. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
35. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu,
36. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie,
37. TÜV Rheinland Polska,
38. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska,
39. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie,
40. Wydział Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach,
41. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
42. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu),
43. Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie,
44. Rada Dialogu Społecznego,
45. Polska Unia Transportu,
46. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Samochodowych EKSPERTMOT.

Projekt został przesłany do konsultacji pismem z dnia 30 września 2016 r., wskazując termin zgłaszania uwag: 30 dni od dnia otrzymania pisma. W wyniku konsultacji część uwag została uwzględniona w projekcie ustawy, w

budżet państwa	0	0,47	0,51	0	0	6,5	7,09	7,19	5,55	4,88	3,34	3 5 . 5 3
JST (oszczędności)	1,35	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2 4 . 5 5
TDT	0	1,11	1,22	0	0	15,17	16,54	16,78	12,96	11,38	7,8	7 3 . 9 9
Źródła finansowania	<p><u>Źródła finansowania zadań TDT</u> pozyskane z nowych/podwyższonych opłat w związku z wykonywaniem zadań organu właściwego w sprawach badań technicznych pojazdów oraz organu nadzoru:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) opłata na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów – jest to nowa opłata w wysokości 4 zł, 2) opłata za wydanie decyzji o nadaniu cechy identyfikacyjnej – opłata wzrośnie o 90 zł (obecnie większość starostw pobiera opłatę w wysokości 10 zł), 3) opłata za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty – jest to nowa opłata w wysokości 100 zł, 4) opłata za sprawdzenie warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego – opłata wzrośnie o 700 zł, 5) opłata za sprawdzenie uzupełniające ww. wyposażenia – jest to nowa opłata w wysokości 300 zł, 6) opłata za egzamin dla diagnosty – opłata wzrośnie o 180 zł, 7) opłata za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów – jest to nowa opłata w wysokości 500 zł 8) opłata dla wykładowców w OSD za seminaria co 2 lata – jest to nowa opłata w wysokości 250 zł. <p>a) <u>opłata przeznaczona na zapewnienie prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów</u> – 4zł – w Polsce wykonuje się ok. 15 mln 680 tys. badań technicznych pojazdów rocznie. Nadzór nad systemem badań technicznych w znacznej mierze sfinansowany byłby przez ustalenie opłaty na poziomie 4 zł za każde badanie techniczne. Dodatkowo przewiduje się wprowadzenia zastrzeżenia w tym zakresie wskazującego, iż wysokość jednorazowej opłaty nie może przekroczyć równowartości w złotych 2 euro, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego ustalonego przez Narodowy Bank Polski. Łączne koszty ponoszone przez rodzinę, obywateli posiadających pojazdy oraz gospodarstwa domowe wyniosą 62,72 mln rocznie, przy czym w pierwszym roku funkcjonowania przepisów, tj. od 20 maja 2018 r. do 31 grudnia 2018 r. koszty wyniosą 23,66 mln zł za ten okres. Opłata przeznaczona na nadzór nad systemem badań technicznych stanowiłaby element opłaty za badanie techniczne pojazdu a następnie odprowadzana przez przedsiębiorców prowadzących SKP zgodnie z systematyką wskazana przez ministra właściwego do spraw transportu w rozporządzeniu. Opłata ta stanowić będzie kategorię wydatków ponoszonych przez właścicieli pojazdów (będą to zarówno rodziny, obywatele, jak i przedsiębiorcy).</p>											

- b) opłata za wydanie decyzji o nadaniu cechy identyfikacyjnej – opłata wzrosła o 90 zł (obecnie większość starostw pobiera opłatę w wysokości 10 zł) –* projektodawca zdecydował się na podniesienie przedmiotowej opłaty z uwagi na specyfikę dokonywanych czynności poprzedzających wydanie ww. decyzji, częstokroć długotrwałe procedowanie skomplikowane pod względem prawnym, jak i wymagające specjalistycznej wiedzy technicznej. Opłatę tę uiszczać będą właściciele pojazdów mieszający się w kategorii przedsiębiorcy, rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe. Łączny koszt z tego tytułu jaki poniosą ww. podmioty wynosił będzie w 2018 r. 0,83 mln zł przy przyjęciu, iż zostanie w tym przedmiocie wydanych 9213 decyzji, a w 2019 r. i nast. 1, 35 mln przy założeniu, że decyzji będzie wydanych 15 000.
- c) wydanie decyzji przyznającej diagnoście uprawnienia (świadectwo kompetencji diagnosty) –* w roku 2015 zostało wydane 825 zaświadczenia o zdanych egzaminach przez kandydatów na diagnostów. Przyjąć można, iż wszyscy oni otrzymali uprawnienia diagnostów, w konsekwencji dla potrzeb sporządzenia OSR przyjęto liczbę 825 jako liczbę decyzji wydawanych przez Dyrektora TDT, co w konsekwencji w latach 2019 i nast. przyniesie dochód na poziomie 0,082 zł, a w roku 2018 r. z uwagi na mniejszą ilość ubiegających się o kompetencje – 0,05 zł. Koszt ten będzie ponoszony przez kandydatów na diagnostów.
- d) opłata za sprawdzenie warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego –* opłata wzrosła o 700 zł, bowiem z dokonanyymi wyliczeniami uwzględniającymi dojazd do stacji kontroli pojazdów, zużycie paliwa, czas pracy personelu TDT koszt szacowany jest na poziomie 1400 zł. Dochód w tym przypadku będzie wynosił w 2018 r. 0,094 mln (135 sprawdzeń), a w latach kolejnych 0,15 mln (po 220 sprawdzeń rocznie). Koszty te ponosić będą przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów.
- e) opłata za sprawdzenie uzupełniające –* nowa opłata na poziomie 300 zł; wprowadzenie tej opłaty podyktowane zostało dotychczasową praktyką w tym obszarze, tj. Dyrektor TDT dokonywał takich sprawdzeń, częstokroć kilka razy w roku u jednego przedsiębiorcy, ale opłata nie była pobierana, co generowało koszty. W konsekwencji przyjęto rozwiązanie, iż opłata będzie ukształtowana w wysokości 300 zł za jeden element podlegający sprawdzeniu uzupełniającemu. Szacowany dochód z wprowadzenia tej opłaty to w 2018 r. – 0,1 mln zł (336 sprawdzeń uzupełniających) a w latach następnych po 0,17mln zł (570 sprawdzeń uzupełniających). Koszty te pokrywać będą przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów.
- f) egzaminowanie kandydatów na diagnostów –* opłata wzrosła o 180 zł – szacunkowa liczba to 2150 osobo-egzaminów rocznie. Wyliczono, że aktualne opłaty ponoszone przez osoby ubiegające się o uprawnienia diagnosty (w myśl nowych przepisów - świadectwo kompetencji diagnosty) będą niewystarczające do pokrycia kosztów związanych z realizacją rozszerzonych zadań, proponuje się ustalenie opłaty egzaminacyjnej o 180 zł wyższej. W 2018 r. dochody z tego tytułu wyniosłyby 0,22 mln zł, a w latach kolejnych

	<p>0,36 mln.</p> <p>g) <u>opłata za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów</u> – nowa opłata na poziomie 500zł – przyjmując, średnio po 3 ośrodki w każdym województwie co daje 48 ośrodków działających w całym kraju. Nadto, zakłada się, iż w każdym roku będzie kończyło działalność średnio 2 ośrodki szkolenia i będą powstawać w to miejsce nowe placówki, co skutkować będzie uzyskaniem wpisu do rejestru. Dochody z tego tytułu w 2018 r. szacowane są na poziomie 0,024 mln zł (wpis do rejestru 48 ośrodków), a w latach kolejnych 0,001 mln zł (wpis do rejestru dwóch ośrodków rocznie). Koszty powyższe pokrywać będą przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia diagnostów.</p> <p>h) <u>opłata za seminaria dla wykładowców z OSD-</u> nowa opłata w wysokości 250zł. Przyjmuje się, iż każdego roku szkolić będzie się 72 wykładowców, co w każdym roku przyniesie dochód w wysokości 0,018 mln zł. Koszty te będą pokrywane przez wykładowców.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Przede wszystkim wskazać należy, iż <u>ujemne saldo w TDT</u> w poszczególnych latach pokrywane będzie ze zweryfikowanego zysku z lat poprzednich. Natomiast w 2018 r. oprócz pozyskanych środków z nowych/podwyższonych opłat będzie pokrywał koszty ze środków własnych.</p> <p><u>Dochód budżetu państwa</u> składa się z 30% zweryfikowanego zysku przekazanego przez TDT w każdym roku. Wskazać należy, iż TDT nie przekaże w 2018 r. żadnych środków do budżetu państwa, gdyż nie powstaną po jego stronie żadne korzyści, a wręcz nawet strata. Następnie w latach 2019-2028 TDT przekaże do budżetu państwa szacowaną kwotę na poziomie 46,08 mln zł.</p> <p>Ponadto, w związku ze zmianami organizacyjnymi w nadzorze nastąpi <u>oszczędność środków w jednostkach samorządu terytorialnego</u> wynikająca z braku wykonywania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów przez starostów (jako JST). Starostwa bowiem</p>

celem wykonywania ww. nadzoru zawierają umowy z Dyrektorem TDT dla wykonania kontroli stacji kontroli pojazdów w imieniu starosty w ramach przedmiotowego nadzoru. Mając na względzie, iż w I kwartale 2016 r. zawarto 95 takich umów ze starostwami, w ramach których wykonano 1114 kontroli (koszt jednej kontroli 500 zł), koszt jaki poniosły starostwa w tym kwartale to 0,58 mln zł. Tendencja ta utrzymała się do końca roku łączny koszt starostw w tym zakresie za 2016 r. wyniósł 2,32 mln. Wskazać należy, iż w ogólności oszczędność wyniesie znacznie więcej, ponieważ wdrażana dyrektywa przewiduje w ramach nadzoru sprawowanego nad stacjami kontroli pojazdów więcej niż jedną kontrolę, tj.: kontrole związane z zatwierdzeniem wyników badań, kontrolę doraźne, kontrole w oparciu o statystyki, wnioski

i skargi. W konsekwencji powyższego, stosując schemat jakim starostwie posługiwali się w latach poprzednich, musieliby oni zawierać więcej niż jedną odpłatną umowę z Dyrektorem TDT (co najmniej dwie). Do tej pory w kraju funkcjonowało około 380 wykazów (rejestrów) diagnostów – po każdym w jednym starostwie. Projekt zakłada stworzenie jednego (centralnego) rejestru diagnostów prowadzonego przez Dyrektora TDT, co również wpłynie na zwiększenie poziomu oszczędności.

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

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

Jako ilość pojazdów, które powinny podlegać badaniom technicznym i poddawanych tymże badaniom przyjęto dane udostępnione przez SAMR. Co do ustalenia ilości

	rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe) – nowa – 4 zł na system nadzoru nad zapewnieniem prawidłowej jakości bt, opłata za decyzje o nadaniu cechy identyfikacyjnej							
	Kandydaci na diagnostów – wzrost opłat za egzamin dla kandydatów na diagnostów	0,22	0,36	0,36	0,36	0,36	0,36	3,82
	Rodzina, obywatele, gospodarstwa domowa – opłata za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty	0,05	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,87
	właściciele OSD – opłata za wpis do rejestru	0,024	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,034
	Wykładowcy w OSD – seminaria co 2 lata	0,018	0,018	0,018	0,018	0,018	0,018	0,198
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wprowadzenie jednolitych procedur, prowadzonych przez podmioty o zasięgu ogólnopolskim – Dyrektor TDT– co zapewni obywatelom jasność co do ich praw i obowiązków oraz działań, jakie mają podjąć celem wykonywania np. zawodu diagnosty bądź też wykonywania działalności w formie prowadzenia SKP. Ponadto, przedmiotowa regulacja wpłynie na wzrost zatrudnienia z uwagi na planowane zwiększenie zasobów kadrowych w TDT.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Łączny poziom obciążenia finansowego obywateli i przedsiębiorców szacowany jest w latach 2018-2028 na poziomie ok. 673,5 mln zł.</p> <p>Dla określenia ciężarów finansowych obywateli i przedsiębiorców zastosowane zostały założenia oraz metodologia analogiczne jak w pkt. 6, bowiem wysokość ciężarów ponoszonych przez ww. podmioty jest w pełni koherentna z wyliczeniami określonymi w ramach wpływów na sektor finansów publicznych.</p> <p>Jeśli chodzi natomiast o koszty dostosowawcze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów – pewnym kosztem jest koszt wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów -500 zł.</p> <p>W przypadku przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów kosztem dostosowawczym w przypadku każdego przedsiębiorcy będzie zwiększona o 700 zł opłata za sprawdzenie warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego oraz koszt ewentualnego sprawdzenia uzupełniającego (300zł). Wskazać w tym przypadku należy, iż po stronie przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów zostanie odnotowana oszczędność, gdyż obecnie za wpis do rejestru działalności regulowanej uiszczają on opłatę w wysokości 414 zł, a projektowana zmiana obniża tę opłatę do poziomu 200 zł.</p>
---	--

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

nie dotyczy

<p>Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwrotnej tabeli zgodności).</p>	<p><input type="checkbox"/> tak v nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy</p>
<p><input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy X inne: nie ma wpływu</p>	<p><input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy X inne: bez znaczenia</p>
<p>Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.</p>	<p>X tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy</p>

Komentarz:

Wprowadzenie rejestru skp, rejestru diagnostów oraz rejestru ośrodków szkolenia diagnostów.

9. Wpływ na rynek pracy

Wskazać również należy, że pracownicy starostw nie zostaną pozbawieni zatrudnienia, gdyż pełnią oni w urzędach wiele innych funkcji i zadań. Ocenie się, że uszczuplenie ich zakresu obowiązków o teoretyczne aspekty związane z wykonywaniem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów nie będzie skutkowało likwidacją etatów w żadnym ze starostw.

Dodatkowo, do 2028 r. Dyrektor TDT w ramach sprawowanego nadzoru nad jakością przewiduje wzrost zatrudnienia w obszarach TDT o ok. 231 pracowników.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne

sytuacja i rozwój regionalny

inne:

demografia

mienie państwowe

informatyzacja

zdrowie

Omówienie wpływu

Wprowadzenie systemu nadzoru nad zapewnieniem systemu jakości badań technicznych wpłynie na zagwarantowanie zachowania, a wręcz podniesienia poziomu zachowania środowiska naturalnego w należyтым stanie. Dla przykładu, wpłynie na to okoliczność uniemożliwiania poruszania się pojazdów z wyciekami olejów bądź niewłaściwą emisją spalin.

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

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

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

Powierzenie Dyrektorowi TDT jako jednostce podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu, kompetencji organu odpowiedzialnego za nadzór i funkcjonowanie systemu badań technicznych w Polsce, będzie musiało być powiązane

z odpowiednio długim okresem przewidzianym na stworzenie systemów, które pozwolą na należyte prowadzenie czynności związanych z nadzorem. Okres 5 lat od wejścia w życie przepisów będzie okresem, w którym TDT będzie przygotowywał własną infrastrukturę Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego. Do tego czasu zadania Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego będą realizowane na podstawie umów zawieranych z przedsiębiorcą prowadzącym SKP, tj. w stacjach przedsiębiorców¹², które na ten okres zostaną odpowiednio doposażone.

W zakresie prowadzenia przez Dyrektora TDT **rejestru SKP** oraz **rejestru uprawnionych diagnostów** – prowadzenie tych rejestrów będzie ściśle powiązane z uzyskaniem przez Dyrektora TDT od poszczególnych starostów informacji

w powyższym zakresie. Starostowie zostaną zobowiązani do przekazania Dyrektorowi TDT stosownych informacji (danych z rejestrów SKP oraz danych diagnostów) w terminach określonych w przepisach przejściowych, gwarantujących przekazanie niezbędnych danych jeszcze przed dniem wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy.

Budowa Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego. Działalność w zakresie prowadzenia przez Dyrektora TDT własnych SKP, jest uwarunkowana pozyskaniem przez TDT środków finansowych na rozpoczęcie działalności w ww. zakresie. Ponadto, z uwagi na skalę inwestycji, należy wziąć również pod uwagę okres niezbędny na organizację przetargów dotyczących ww. inwestycji. Planuje się, iż w okresie 5-ciu lat od dnia wejścia w życie przepisów będzie powstawała sieć SKP prowadzonych przez TDT. Stworzenie stacji prowadzonych przez TDT jest konieczne z uwagi na zbudowanie systemu szczelnego i kompletnego. Ponadto, wynika ono z kwestii połączenia nadzoru sprawowanego przez Dyrektora TDT nad urządzeniami przewożącymi towary niebezpieczne znajdujące się na pojazdach, np. cysterny, wraz z badaniami technicznymi tych pojazdów. Przyjęcie takiego rozwiązania zapewni kompleksowe sprawdzenie pojazdu, jak i urządzeń technicznych podlegających pod dozór, dając tym samym gwarancję zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a jednocześnie stanowiąc znaczne ułatwienie dla przedsiębiorców transportowych. Centra Badawcze TDT przeprowadzały będą również badanie techniczne pojazdu, w którym wprowadzono znaczne zmiany konstrukcyjne lub wymianę elementów powodujących niezgodność ze świadectwem homologacji typu (także dokumentami równoważnymi). Przeprowadzenie ww. badania technicznego wymaga oprócz wiedzy technicznej, jaką dysponuje diagnosta, wiedzy z zakresu homologacji typu pojazdów. Połączenie tych dwóch dyscyplin gwarantuje tylko stacja prowadzona przez TDT i zatrudnieni w niej specjaliści posiadający wiedzę z zakresu homologacji oraz bezpośredni dostęp do dokumentacji homologacyjnej. Procedura dostępu do dokumentacji homologacyjnej będzie uproszczona, gdyż to Dyrektor TDT jest polską władzą homologacyjną. Pracownicy zatrudnieni w Centrach Badawczych TDT będą nadawali numery rozpoznawcze (cechy identyfikacyjne), co zapewni jednolitość stosowanej procedury w całym kraju, gdyż obecnie zajmuje się tym wiele wskazanych przez starostów stacji kontroli pojazdów. Nadto, pracownicy Centrów Badawczych będą przeprowadzali badania techniczne trolejbusów i tramwajów. Kolejnym

zadaniem wykonywanym przez Centra Badawcze TDT, które wynika z treści dyrektywy 2014/45/UE, jest weryfikacja zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu w zakresie prawidłowości wykonywanych badań technicznych.

Należy nadmienić, iż analogicznie rozwiązanie zostało zastosowane w Królestwie Niderlandów. Tamtejsze RDW posiada 16 stacji, przy rocznej liczbie badań technicznych pojazdów 6,5 mln. Zapewnia to wysoką jakość nadzoru nad systemem badań technicznych, przez co umożliwia osiągnięcie celów postawionych przez dyrektywę 2014/45/UE i dodatkowo w sposób znaczący wpływa na podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

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

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

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

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

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

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