

**Uwagi do projektu ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw
(UC95 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów)**

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
1	Grzegorz Krzemieniecki 92-524 Łódź, ul. Sacharowa 21 lok. 31	Art. 1 pkt 2 lit. c ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC95), który ma charakter przepisu porządkującego i doprecyzowującego zakres pojazdów objętych poszczególnymi procedurami dopuszczenia indywidualnego i uznania świadectw dopuszczenia.	Przepis w zasadniczej części został poprawnie skonstruowany i spełnia wymogi formalne określone w § 17–22 Zasad techniki prawodawczej. Posiada prawidłową hierarchię jednostek redakcyjnych i logiczny podział na punkty i litery. Jednakże dla zachowania pełnej przejrzystości i zgodności z techniką unijną oraz zasadami redakcji aktów prawnych rekomenduje wprowadzenie kilku korekt redakcyjnych. W pkt 1a zamiast określenia „z państwa niebędącego państwem członkowskim Unii Europejskiej” zaleca się użycie krótszego i powszechnie stosowanego w aktach prawnych terminu „z państwa trzeciego”, zgodnego z nomenklaturą prawa unijnego. 2. W pkt 1c wyrażenie „innych niż wymienione w pkt 1a i 1b podlegających procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu” można uprościć do „pozostałych pojazdów podlegających procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia”, co poprawia czytelność bez zmiany znaczenia. Zmiana ma charakter porządkujący i doprecyzowujący. Celem jest dostosowanie terminologii do standardów prawa UE. Przepis zwiększa przejrzystość stosowania ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz zapewnia spójność z rozporządzeniami (UE) nr 167/2013, 168/2013 oraz 2018/858.	„w ust. 3: – w pkt 1 lit. a–c otrzymują brzmienie: „a) art. 4 rozporządzenia 167/2013, b) art. 4 rozporządzenia 168/2013, c) art. 4 rozporządzenia 2018/858,” – po pkt 1 dodaje się pkt 1a–1c w brzmieniu: „1a) sprowadzonych na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej z państwa trzeciego i podlegających procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu; 1b) podlegających procedurze uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu wydanego zgodnie z art. 1 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 1 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 albo art. 45 rozporządzenia 2018/858 przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego Unii Europejskiej; 1c) pozostałych pojazdów podlegających procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia.”	

¹⁾ W przypadku aktu nowelizującego należy wskazać jednostkę redakcyjną projektu oraz jednostkę redakcyjną zmienianego aktu prawnego.

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
2		Art. 1 pkt 5 lit. b (dodanie ust. 3a w art. 13) oraz rozdział 4a, art. 68a–68h projektu ustawy.	Projekt w obecnym brzmieniu wprowadza obowiązek uzyskania przez właścicieli pojazdów sprowadzonych z zagranicy świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu (IDP), także w sytuacjach, gdy pojazd był już zarejestrowany na terytorium innego państwa członkowskiego UE i posiadał tam dopuszczenie indywidualne lub krajowe. Rozwiązanie to w praktyce skutkuje koniecznością przeprowadzenia kosztownych badań technicznych przez służby techniczne, których koszt może sięgać 18 000–25 000 zł. Właściciel pojazdu nie ma przy tym możliwości odstąpienia od procedury IDP, a w przypadku sprzedaży pojazdu, który nie uzyskał dopuszczenia – ponosi odpowiedzialność z tytułu rękojmi za wadę prawną, ponieważ pojazd taki nie może być formalnie zarejestrowany. Proponowana zmiana ma na celu wyeliminowanie sytuacji, w której właściciele pojazdów sprowadzonych z UE zostają zobowiązani do przechodzenia pełnej procedury indywidualnego dopuszczenia, mimo że pojazd posiada już świadectwo lub homologację wydaną w innym państwie członkowskim. Taki obowiązek generuje nieproporcjonalne koszty, często przekraczające wartość pojazdu, i prowadzi do nierównego traktowania obywateli oraz potencjalnego naruszenia zasady swobodnego przepływu towarów (art. 34 TFUE). Wprowadzenie procedury uproszczonej pozwoli na ograniczenie kosztów, zachowując jednocześnie bezpieczeństwo ruchu drogowego poprzez kontrolę różnic technicznych między przepisami krajowymi a unijnymi.	Po art. 68a ust. 7 proponuję rozważyć dodanie ust. 7a w brzmieniu: „7a. W przypadku pojazdu zarejestrowanego uprzednio na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, dla którego Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego odmówił uznania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, właściciel pojazdu może wnioskować o przeprowadzenie badania technicznego w zakresie niezbędnym do potwierdzenia zgodności pojazdu z warunkami technicznymi obowiązującymi w Rzeczypospolitej Polskiej. Zakres badania określa rozporządzenie wydane na podstawie art. 68r ust. 1, przy czym wysokość opłat za badania ustala się zgodnie z przepisami o opłatach za badania techniczne pojazdów. Zakres i sposób badania powinny uwzględniać zasadę proporcjonalności do wieku, rodzaju i wyposażenia pojazdu.”	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
3		Art. 1 pkt 6 (dodanie ust. 4–6 w art. 14) oraz art. 71a w nowym rozdziale 6a – Administracyjne kary pieniężne.	Projekt nie przewiduje sankcji administracyjnych wobec podmiotów gospodarczych, które wprowadzają do obrotu pojazdy nienowe bez wymaganego świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu. W konsekwencji importer lub dystrybutor, który wprowadzi do obrotu taki pojazd, nie poniesie żadnej odpowiedzialności administracyjnej, mimo że narusza zakaz z art. 14 ust. 5 projektu. Takie rozwiązanie zapewnia faktyczną bezkarność podmiotom gospodarczym i przerzuca wszelkie ryzyka prawne oraz finansowe na obywateli (nabywców pojazdów), którzy w razie problemów z rejestracją mogą jedynie występować z roszczeniem z tytułu rękojmi za wadę prawną. Dodatkowo art. 68s ust. 10 w obecnym brzmieniu ogranicza uprawnienia Dyrektora TDT wyłącznie do nieodpłatnego pozyskiwania pojazdów pod ukrytą tożsamością, co czyni funkcję nadzoru rynku iluzoryczną. Brak sankcji za wprowadzenie do obrotu pojazdu bez wymaganego dopuszczenia krajowego jest sprzeczny z obowiązkami państw członkowskich wynikającymi z art. 72 ust. 1 rozporządzenia 167/2013, art. 76 ust. 1 rozporządzenia 168/2013 oraz art. 84 ust. 1 rozporządzenia 2018/858. Taki stan rzeczy prowadzi do faktycznej bezkarności i narusza zasadę proporcjonalności oraz skuteczności prawa Unii Europejskiej. Dodatkowo ograniczenie możliwości dokonywania zakupów kontrolowanych przez Dyrektora TDT (art. 68s ust. 10) jest niezgodne z motywem 40 rozporządzenia (UE) 2019/1020, który przewiduje możliwość zakupu produktów pod ukrytą tożsamością. Ustawa w obecnym brzmieniu nie będzie służyć realizacji celów prawa harmonizacyjnego Unii i stoi w	1. W art. 71a po ust. 1 proponuję rozważyć dodanie ust. 1a w brzmieniu: „1a. Podmiot gospodarczy, który wprowadza do obrotu pojazd niebędący nowym pojazdem bez wymaganego świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu, podlega administracyjnej karze pieniężnej w wysokości do sześciokrotności przeciętnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 68k ust. 1, za każdy pojazd wprowadzony do obrotu z naruszeniem zakazu, o którym mowa w art. 14 ust. 5.” 2. W art. 68s ust. 10 proponuję rozważyć nadanie brzmienia: „10. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, wykonując zadania organu nadzoru rynku, jest uprawniony do pozyskiwania pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, w tym poprzez zakup pod ukrytą tożsamością, w celu przeprowadzenia badań lub inżynierii odwrotnej, niezbędnych do ustalenia zgodności z wymaganiami lub stwierdzenia ryzyka niezgodności.”	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			sprzeczności z zasadą demokratycznego państwa prawa (art. 2 Konstytucji RP).		
4		1) Art. 1 pkt 10 projektu z dnia 11 września 2025 r. ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC95), w zakresie art. 68l ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919).	W art. 68l ust. 2 projektowanego brzmienia ustawy należy rozważyć dokonania zmiany dwóch wyrazów, zamiast: „jest obowiązany” wpisać: „może”. 1. Sytuacja na rynku pracy W Polsce od kilku lat występuje systemowy niedobór diagnostów samochodowych. Proces uzyskania uprawnień jest czasochłonny, kosztowny i wymaga spełnienia licznych wymogów formalnych. Jednocześnie zawód diagnosty nie jest obecnie wystarczająco atrakcyjny finansowo, co potwierdzają dane środowisk branżowych oraz liczne wystąpienia organizacji zrzeszających SKP. Wprowadzenie obowiązku zatrudnienia dodatkowego diagnosty z nowymi kwalifikacjami byłoby nieproporcjonalnym obciążeniem dla przedsiębiorców, którzy już dziś borykają się z brakami kadrowymi. 2. Aspekt ekonomiczny Zgodnie z art. 84a ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tabela opłat za badania techniczne powinna uwzględniać koszty ich wykonywania. Tymczasem stawki za badania techniczne pojazdów nie były aktualizowane od 2004 r., a z uzasadnienia do projektu nowelizacji rozporządzenia (Dz. U. poz. 1223) wynika, że nawet przy planowanym urealnieniu opłat do 149 zł za badanie, nie zostały uwzględnione pełne skutki inflacji oraz wzrost kosztów pracy. Uwzględnienie kosztów prowadzenia stacji kontroli pojazdów od 2004 r. wskazuje, że koszt okresowego badania samochodu osobowego powinien wynosić ok. 258 zł, a nie 149 zł. W tej sytuacji wprowadzenie	„2. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83 ust. 1 pkt 1 albo 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, może zatrudniać co najmniej jednego uprawnionego diagnostę, który spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1.”	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			dodatkowych obowiązków kadrowych bez adekwatnej korekty stawek prowadziłyby do dalszej nierentowności wielu SKP, szczególnie w małych miejscowościach. 3. Proporcjonalność i racjonalność legislacyjna Propozycja zmiany wyrażenia „jest obowiązany” na „może”: - zachowuje cel ustawy (umożliwia realizację dopuszczeń indywidualnych przez przygotowane SKP), - jednocześnie respektuje zasadę proporcjonalności i swobody działalności gospodarczej, - oraz zapewnia, że udział w procedurze krajowego indywidualnego dopuszczenia będzie decyzją biznesową właściciela SKP, nie zaś wymogiem powszechnym. Analogiczny model fakultatywny stosowany jest już w odniesieniu do SKP uprawnionych do badań specjalnych (np. pojazdów w infrastrukturze poza stanowiskiem kontrolnym). Wniosek końcowy: Proponowana zmiana dwóch słów („jest obowiązany” → „może”) jest wystarczająca, by: • dostosować przepis do realiów kadrowych rynku, • zapobiec nadmiernemu obciążeniu ekonomicznemu SKP, • i zachować zgodność z zasadą proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP) oraz zasadą racjonalnego stanowienia prawa.		
5		Art. 1 pkt 10 projektu ustawy z dnia 11 września 2025 r. o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz	Dla zapewnienia zgodności projektowanej regulacji z Konstytucją RP, Kodeksem postępowania administracyjnego oraz zasadami techniki prawodawczej proponuje się uzupełnienie, w odniesieniu do projektowanych przepisów art. 68g–68l, o	1) W ustawie z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
		niektórych innych ustaw (UC95), w zakresie nowych przepisów art. 68g–68l ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia (Dz. U. poz. 919).	jednoznaczne odesłanie do stosowania przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego. • W obowiązującym już projekcie art. 68i jest użyty (np. dla procedury odwoławczej do Dyrektora TDT). • Zastosowanie oznaczenia „2a” w celu zachowania ciągłości numeracji, przejrzystości systematyki i spójnych odesłań w przyszłych nowelizacjach. • W uzasadnieniu projektu lub OSR należy jedynie zaznaczyć: „Dodaje się art. 2a po art. 2, w brzmieniu: ...” <u>Uzasadnienie</u> 1. Projektowany art. 68g ust. 1 przyznaje diagnoście kompetencję do wydawania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. Dokument ten ma charakter konstytyutywny, gdyż stanowi podstawę dopuszczenia pojazdu do ruchu i umożliwia jego rejestrację. W świetle art. 1 pkt 1 i 4 oraz art. 76 §1–2 KPA dokument wydawany przez podmiot wykonujący zadania zlecone może mieć status dokumentu urzędowego lub zaświadczenia, ale nie decyzji administracyjnej, jeśli ustawa nie nada mu takiego charakteru. Ponieważ świadectwo dopuszczenia tworzy nowy stan prawny, nie może być traktowane wyłącznie jako zaświadczenie techniczne – wymaga stosowania przepisów KPA. 2. Ani <i>Prawo o ruchu drogowym</i>, ani ustawa o systemach homologacji pojazdów nie są	w Dziale I <i>Przepisy ogólne</i> dodać: Art. 2a (nowy). W sprawach nieuregulowanych w niniejszej ustawie oraz w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.	
			„Dodaje się art. 2a po art. 2, w brzmieniu: ...” <u>Uzasadnienie</u> 1. Projektowany art. 68g ust. 1 przyznaje diagnoście kompetencję do wydawania świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem. Dokument ten ma charakter konstytyutywny, gdyż stanowi podstawę dopuszczenia pojazdu do ruchu i umożliwia jego rejestrację. W świetle art. 1 pkt 1 i 4 oraz art. 76 §1–2 KPA dokument wydawany przez podmiot wykonujący zadania zlecone może mieć status dokumentu urzędowego lub zaświadczenia, ale nie decyzji administracyjnej, jeśli ustawa nie nada mu takiego charakteru. Ponieważ świadectwo dopuszczenia tworzy nowy stan prawny, nie może być traktowane wyłącznie jako zaświadczenie techniczne – wymaga stosowania przepisów KPA. 2. Ani <i>Prawo o ruchu drogowym</i>, ani ustawa o systemach homologacji pojazdów nie są	2) W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w Dziale I <i>Przepisy ogólne</i> dodać: Art. 2a (nowy). W sprawach nieuregulowanych w niniejszej ustawie oraz w ustawie z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. (W przypadku utrzymania w mocy art. 65i ustawy – Prawo o ruchu drogowym, należy rozważyć jego uchylenie jako zbędnego lub pozostawienie jako przepisu szczególnego.)	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			wymienione w art. 3 §1–3 KPA jako wyłączone spod jego mocy. Oznacza to, że KPA stosuje się subsydiarnie do wszystkich spraw indywidualnych, w tym do czynności stacji kontroli pojazdów, diagnostów i Dyrektora TDT, o ile ustawa szczególna nie stanowi inaczej. Brak jednoznacznego odesłania do KPA powoduje niespójność systemową – SKP ma wydawać dokument o skutkach decyzji administracyjnej, lecz bez określonego trybu postępowania, pouczenia i środka odwoławczego. 3.Diagnosta nie jest organem administracji publicznej, lecz pracownikiem podmiotu prywatnego wykonującego zadania zlecone. Wydanie przez niego dokumentu konstytutywnego bez stosowania KPA oznacza brak możliwości odwołania w rozumieniu art. 127 §1 KPA. Projektowana „skarga” do Dyrektora TDT (art. 68i ust. 5 projektu) nie stanowi środka zaskarżenia w rozumieniu art. 78 Konstytucji RP, przez co narusza prawo do sądu i prawo do zaskarżania decyzji administracyjnych (art. 45 ust. 1 i art. 78 Konstytucji RP). 4.Zgodnie z art. 76 §2 KPA podmioty poruczone (np. SKP) mogą sporządzać dokumenty urzędowe w zakresie powierzonych im spraw. Jednak wydanie świadectwa dopuszczenia nie jest czynnością potwierdzającą fakt, lecz rozstrzygnięciem o dopuszczeniu pojazdu do ruchu – decyzją materialno-techniczną. Aby zapewnić zgodność z zasadą legalizmu i praworządności, ustawodawca powinien		

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			jednoznacznie określić charakter tych czynności: a) nadać SKP status organu poruczonego działającego w ramach postępowania administracyjnego (z zastosowaniem KPA), lub b) pozostawić SKP wyłącznie w roli technicznej (dowodowej), natomiast świadectwo dopuszczenia powinien wydawać Dyrektor TDT jako organ administracji publicznej. 5.Brak odesłania do KPA oraz nieprecyzyjne określenie charakteru prawnego czynności diagnosty w procedurze indywidualnego dopuszczenia pojazdu prowadzi do niezgodności z: - art. 7, art. 45 ust. 1 i art. 78 Konstytucji RP, - art. 6, art. 76 §2 i art. 127 KPA. Dlatego należy wprowadzić jednoznaczne przepisy w obu ustawach – <i>Prawo o ruchu drogowym</i> oraz <i>ustawie o systemach homologacji pojazdów</i> – które wprost dopuszczają stosowanie KPA w sprawach nieuregulowanych. Uregulowanie tej kwestii zapewni jednolitą praktykę w skali kraju, ochroni diagnostów przed ryzykiem błędnej interpretacji oraz ograniczy możliwość rozbieżnych ocen przez organy kontroli, nie tylko w tej materii. Wprowadzenie art. 2a w obu ustawach w Dziale I <i>Przepisy ogólne</i> zapewni spójność proceduralną, przejrzystość prawa oraz pełną zgodność z zasadą legalizmu (art. 7		

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			Konstytucji RP) i zasadą pewności prawa (art. 2 Konstytucji RP).		
6		Treść uwagi do projektu ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC95), dotyczy kosztów szkoleń (art. 68l ust. 6–7), braku definicji w prawie krajowym.	Projektowana ustawa wprowadza znaczne koszty szkoleń i egzaminów dla diagnostów samochodowych (art. 68l ust. 6–7), które mogą sięgać ok. 1680 zł za jednodniowe szkolenie oraz 200 zł za egzamin. Wysokość tych opłat jest nieproporcjonalna do zakresu szkolenia i realności możliwości finansowych stacji kontroli pojazdów. Z uwagi na trwające konsultacje publiczne, należy rozważyć pogłębienie dialogu z organizacjami branżowymi SKP , w szczególności w zakresie ustalenia rzeczywistych kosztów szkolenia i egzaminu oraz ich wpływu na funkcjonowanie stacji kontroli pojazdów. Proponuje się obniżenie maksymalnych stawek określonych w art. 68l ust. 6 i 7 do odpowiednio 10% i 1,5% przeciętnego wynagrodzenia , a szczegółowe stawki pozostawić do określenia w rozporządzeniu po konsultacjach z branżą.	„6. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 4, nie może przekroczyć 10 % udziału procentowego przeciętnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 68k ust. 1. 7. Maksymalna wysokość opłaty za egzamin, o którym mowa w ust. 1, nie może przekroczyć 1,5 % udziału procentowego przeciętnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 68k ust. 1.”	
7		Art. 8 i art. 9 projektu ustawy o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw (UC95).	Należy zmodyfikować art. 8 i art. 9 projektu w celu zapewnienia spójności z nowym brzmieniem art. 68l ust. 6 i 7 ustawy zmienianej w art. 1, które wprowadzają fakultatywny („może”) charakter odbywania szkolenia i egzaminu przez diagnostów. W szczególności: w art. 8 należy zastąpić zwrot „jest obowiązany ukończyć szkolenie” wyrazem „może ukończyć szkolenie”, a jednocześnie doprecyzować, że termin 6 miesięcy dotyczy jedynie okresu, w którym szkolenie może być zrealizowane na zasadach uproszczonych określonych w art. 9,	Art. 8. Diagnosta, który uzyskał uprawnienie do wykonywania badań technicznych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, może ukończyć szkolenie, o którym mowa w art. 68l ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w dowolnym terminie, z tym że w okresie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy szkolenie może zostać zrealizowane na zasadach określonych w art. 9. Art. 9.	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			w art. 9 ust. 1 należy nadać szkoleniu charakter dobrowolny oraz zmienić brzmienie ust. 2, obniżając maksymalną wysokość opłaty z 13 % do 10 % udziału procentowego przeciętnego wynagrodzenia, zgodnie z limitem określonym w art. 68l ust. 6 ustawy zmienianej w art. 1. Zmiana wynika z potrzeby dostosowania przepisów przejściowych (art. 8–9 projektu) do nowego brzmienia art. 68l ust. 6 i 7 ustawy zmienianej w art. 1, w których wprowadzono fakultatywny („może”) charakter odbywania szkolenia i egzaminu przez diagnostów. Obecne sformułowanie „jest obowiązany ukończyć szkolenie” w art. 8 jest sprzeczne z zasadą dobrowolności wynikającą z przepisu podstawowego i mogłoby prowadzić do błędnej interpretacji obowiązku szkoleniowego jako obligatoryjnego. Wprowadzenie możliwości odbycia szkolenia „w dowolnym terminie” zapewnia trwałość uprawnienia, eliminuje ryzyko utraty prawa po upływie 6 miesięcy i realizuje zasadę równego traktowania (art. 32 Konstytucji RP). Dostosowanie maksymalnej wysokości opłaty (z 13 % do 10 %) przywraca spójność z art. 68l ust. 6, który wprowadza jednolity limit procentowy dla wszystkich szkoleń przewidzianych w ustawie. Zmiana ma charakter porządkujący, zapewnia zgodność wewnętrzną projektu oraz realizuje zasadę pewności i przejrzystości prawa wynikającą z art. 2 Konstytucji RP.	1. W terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy diagnosta, który zdecyduje się na odbycie szkolenia, o którym mowa w art. 68l ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, może uznać za równoznaczne z jego ukończeniem jednodniowe szkolenie w zakresie krajowego indywidualnego dopuszczenia pojazdu niebędącego nowym pojazdem, prowadzone przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego, Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego albo jednostkę upoważnioną przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do prowadzenia szkolenia. 2. Za uczestnictwo w szkoleniu, o którym mowa w ust. 1, pobiera się opłatę nie wyższą niż 10 % udziału procentowego przeciętnego wynagrodzenia, o którym mowa w art. 68k ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.	
8		Art. 10 projektu ustawy – przepisy przejściowe dotyczące dopuszczalności rejestracji pojazdów kategorii T (ciągników	Projektowany art. 10 dopuszcza możliwość uznania za prawnie dopuszczalne rejestracje pojazdów kategorii T bez wskazania podkategorii, których przepis dotyczy. W praktyce oznacza to, że organ krajowy mógłby	Art. 10. 1. Dopuszczenie do ruchu drogowego ciągnika rolniczego kategorii T4.1 lub T4.2 przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, dokonane na	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
		rolniczych) na zasadach prawa krajowego.	zezwać na rejestrację pojazdów kategorii T1–T3, mimo że od 1 stycznia 2017 r. dopuszczenie tych pojazdów podlega wyłącznie prawu unijnemu – rozporządzeniu (UE) 167/2013. Tym samym przepis krajowy w sposób oczywisty narusza art. 5 ust. 2 oraz art. 73 ust. 3 rozporządzenia 167/2013, art. 9 Konstytucji RP (zasadę zgodności prawa krajowego z prawem Unii) oraz wyrok TSUE z dnia 9 lutego 2017 r. w sprawie C-513/15, który jednoznacznie stwierdził, że wszystkie pojazdy kategorii T1–T3 wprowadzane po raz pierwszy do obrotu w UE po 1 lipca 2009 r. muszą spełniać wymogi zharmonizowane. 1.. Skreślić art. 10 projektu ustawy jako niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 167/2013 oraz wyrokiem TSUE w sprawie C-513/15 (Komisja przeciwko Litwie).. 2. Zmienić alternatywnie, jeżeli przepis ma zostać utrzymany, należy nadać mu brzmienie ograniczające jego stosowanie wyłącznie do pojazdów kategorii T4.1 i T4.2, w zakresie, w jakim dopuszczalne jest stosowanie prawa krajowego zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. c rozporządzenia (UE) nr 167/2013. <u>Uzasadnienie</u> Celem rozporządzenia (UE) nr 167/2013 oraz rozporządzenia (UE) nr 2016/1628 w zakresie emisji zanieczyszczeń jest pełna harmonizacja technicznych warunków dopuszczania do obrotu i użytkowania pojazdów rolniczych na rynku wewnętrznym UE. Projektowany art. 10 dopuszcza jednak możliwość uznania za prawnie skuteczne	podstawie przepisów krajowych w brzmieniu obowiązującym przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, bez przedłożenia jednego z dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uznaje się za równoważne w skutkach prawnych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu na podstawie świadectwa krajowego indywidualnego dopuszczenia nowego pojazdu, pod warunkiem uzyskania w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy adnotacji w dowodzie rejestracyjnym o treści: „Pojazd dopuszczony do ruchu w związku z art. 10 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia oraz niektórych innych ustaw.” 2. Przepis niniejszy stosuje się wyłącznie do pojazdów kategorii T4.1 i T4.2, w zakresie, w jakim ich dopuszczenie do ruchu nie podlega obowiązkowi homologacji unijnej zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. c rozporządzenia (UE) nr 167/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lutego 2013 r.	

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			rejestracji pojazdów kategorii T bez wskazania podkategorii, co w praktyce pozwalałoby organom krajowym na utrzymanie w mocy rejestracji pojazdów kategorii T1–T3, mimo że od 1 stycznia 2017 r. ich dopuszczenie podlega wyłącznie prawu unijnemu (rozporządzenie 167/2013). Takie rozwiązanie prowadziłoby do obejścia unijnych wymogów homologacyjnych, umożliwiając rejestrację pojazdów niespełniających norm emisyjnych Stage 3A–V, a nawet wcześniejszych (Stage 0–2), co stanowi rażące naruszenie prawa UE. Wyrok TSUE z dnia 9 lutego 2017 r. w sprawie C-513/15 jednoznacznie stwierdził, że państwa członkowskie nie mogą stosować krajowych procedur dopuszczenia w odniesieniu do pojazdów kategorii T1–T3, ponieważ prowadziłoby to do rozbieżności w rynku wewnętrznym i podważenia pełnej harmonizacji. Analogicznie, projektowany art. 10 powielił błąd, który był podstawą wcześniejszej skargi Komisji Europejskiej przeciwko Polsce (C-311/10) dotyczącej braku implementacji pojęć „rejestracja” i „nowy pojazd” zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE (obecnie rozporządzenie 2018/858). Nieprecyzyjne określenie tych definicji w projekcie UC95 ponownie narusza zasadę skuteczności prawa Unii (effet utile) oraz art. 41 i 47 Karty Praw Podstawowych UE (prawo do dobrej administracji i skutecznej ochrony prawnej). <u>Wniosek końcowy:</u> Projektowany art. 10:		

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			• jest sprzeczny z art. 5 ust. 2 i art. 73 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 167/2013, • narusza zasadę pierwszeństwa prawa Unii (art. 91 ust. 2 Konstytucji RP) oraz zasadę praworządności (art. 7 Konstytucji RP), • prowadzi do retroaktywnej legalizacji rejestracji pojazdów, które w świetle obowiązującego prawa unijnego nigdy nie mogły zostać dopuszczone do ruchu. • ryzyko postępowania przed Komisją Europejską – przepis w tej formie mógłby zostać uznany za naruszenie prawa UE w trybie art. 258 TFUE. • nieważność decyzji krajowych – organy krajowe stosujące art. 10 mogłyby działać ultra vires (poza kompetencją ustawową), a ich decyzje mogłyby być uchylane z mocy art. 91 ust. 2 Konstytucji RP (pierwszeństwo prawa UE). Rekomendacja: Art. 10 należy skreślić w całości jako niezgodny z prawem Unii Europejskiej oraz orzecznictwem TSUE. W przypadku decyzji o jego utrzymaniu – przepis musi zostać ograniczony wyłącznie do pojazdów kategorii T4.1 i T4.2, zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. c rozporządzenia (UE) nr 167/2013, tak aby nie naruszał zakresu harmonizacji prawa UE		
9		Uwaga ogólna.	Ustawa nie rozwiązuje także kluczowych problemów systemowych. Nadal nie wprowadza definicji pojęć „rejestracja”, „pojazd zarejestrowany” ani nie dostosowuje pojęcia „nowy pojazd” do obowiązujących		

Lp.	Podmiot wnoszący uwagę	Jednostka redakcyjna, do której wnoszona jest uwaga ¹⁾	Treść uwagi	Propozycja brzmienia przepisu	Stanowisko do uwagi
			przepisów rozporządzenia (UE) 167/2013 oraz rozporządzenia (UE) 2016/1628. Brak tych definicji prowadzi do rozbieżności interpretacyjnych pomiędzy organami rejestrującymi i skutkuje nierównym traktowaniem obywateli. Dodatkowo, pomimo deklarowanego celu wykonania wyroku TSUE C-513/15, projekt w art. 10 w sposób oczywisty utrwała praktykę dopuszczania do rejestracji pojazdów niespełniających wymogów unijnych (Stage 0–2), co pozostaje w sprzeczności z rozporządzeniami (UE) 167/2013 oraz 2016/1628 i zasadą pełnej harmonizacji technicznej rynku wewnętrznego.		

Zgłoszone uwagi mają na celu zapewnienie spójności projektowanych przepisów z obowiązującym porządkiem prawnym, w szczególności z zasadami wynikającymi z Konstytucji RP, Kodeksu postępowania administracyjnego oraz rozporządzenia (UE) nr 167/2013.

Proponowane zmiany mają charakter porządkujący i systemowy – służą doprecyzowaniu kompetencji, zachowaniu zgodności prawa krajowego z prawem Unii Europejskiej oraz ujednoliceniu mechanizmów stosowania przepisów dotyczących diagnostów, stacji kontroli pojazdów i procedur dopuszczenia pojazdów do ruchu. Uwagi zostały opracowane z uwzględnieniem zasad techniki prawodawczej oraz orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, a ich przyjęcie przyczyni się do podniesienia jakości legislacyjnej projektu oraz bezpieczeństwa prawnego jego adresatów.

Łódź, dnia 17 października 2025 r.

Z wyrazami szacunku

Grzegorz Krzemieniecki