

Tabela uwag zgłoszonych, w ramach uzgodnień międzyresortowych, do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (numer w wykazie UC65).

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	art. 1 pkt 2 lit. e (art. 2 pkt 48a w powiązaniu z art. 11)	KPRM	<p><i>Na str. 2 Uzasadnienia wskazano, iż „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 segway (oraz urządzenia podobnej konstrukcji), hulajnoga elektryczna, hulajnoga, deskorolka, wrotki, rolki, itp., 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”.</i></p> <p>Zważywszy na powyższe oraz proponowane zmiany z tym związane m.in. art. 11 ustawy - PRD, zgłaszam poniższe uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) jakie były „oczekiwania społeczne” związane z przedmiotowymi kwestiami oraz jakie grupy je zgłaszały; b) wyjaśnienia wymaga, czy w zakresie proponowanego dodania definicji „urządzenia transportu osobistego”, nie rozważano dokonania podziału na: <ul style="list-style-type: none"> • urządzenia do poruszania się pieszych napędzane wyłącznie siłą mięśni (deskorolki, hulajnogi i wrotki); • napędzane za pomocą silnika elektrycznego, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m (segway, hulajnoga elektryczna) oraz zróżnicowania dla nich dostępu do publicznej infrastruktury drogowej. c) proponowane brzmienie ust. 4b w art. 11 zakłada, że „pieszy poruszający się przy użyciu urządzenia transportu osobistego może poruszać się jedynie po drodze dla rowerów, a w przypadku ruchu z prędkością pieszego także: po chodniku lub poboczu, o szerokości co najmniej 2,5 m; po 	<p><u>Uwaga uwzględniona</u></p> <p>W odniesieniu do uwagi zawartej w lit. a należy wskazać, iż zmiana przepisów wynika z oczekiwań społecznych, skupiających się głównie na udostępnieniu osobom korzystającym z przedmiotowych urządzeń infrastruktury przeznaczonej dotychczas wyłącznie dla rowerzystów (drogi dla rowerów) Oczekiwania w tym zakresie były zgłaszane do resortu przez osoby prywatne korzystające z tzw. rolek. Znalazły one odzwierciedlenie również w licznych interpelacjach poselskich i oświadczeniach senatorskich (łącznie ok. 20), a także wystąpieniach stowarzyszeń „rolkarzy”. Do resortu wpływały także wystąpienia osób chcących poruszać się po drogach publicznych przy użyciu urządzeń typu Segway (wątpliwości i pytania o prawną możliwość używania tych urządzeń)</p> <p>W kwestii uwagi zawartej w lit. b, projektodawca wskazuje, że dokonał zmiany przepisu. Zgodnie z obecnym brzmieniem, urządzenie transportu osobistego co do zasady jest napędzane wyłącznie siłą mięśni osoby poruszającej się przy jego użyciu. Jednocześnie w treści przepisu wskazano, że definicja urządzenia transportu osobistego obejmuje także urządzenia napędzane silnikiem elektrycznym, jeżeli jego konstrukcja</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>drodze dla pieszych lub drodze dla rowerów i pieszych". Należy wskazać, iż nie jest jasne, co ma oznaczać sformułowanie „<i>ruch z prędkością pieszego</i>” (pieszy może np. biec) i w jaki sposób ma to być weryfikowane przez organy kontroli ruchu drogowego; d) należy doprecyzować zapis w Uzasadnieniu, z którego wynika obecnie, iż „<i>korzystanie z tych urządzeń budzi jednak poważne wątpliwości w zakresie zgodności z prawem</i>”.</p>	<p>ogranicza prędkość urządzenia do prędkości pieszego. Z uwagi na ograniczenie prędkości tego urządzenia do prędkości pieszego, nie występuje potrzeba zróżnicowania dostępu do infrastruktury drogowej, w zależności od źródła napędu.</p> <p>W odniesieniu do uwagi zawartej w lit. c</p> <p>W ustawie – Prawo o ruchu drogowym występują podobne pojęcia nieostre, jak np.: „powoli jadące pojazdy” (art. 24 ust. 12 ustawy), „kierujący rowerem, korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli” (art. 33 ust. 6 ustawy) itd. Natomiast w kwestii prędkości pieszego, należy wskazać, że pojęcie to występuje już w przepisach art. 2 pkt 48 w definicji wózka inwalidzkiego, zgodnie z którą konstrukcja ma ograniczać prędkość jazdy do prędkości pieszego. W dotychczasowej praktyce w tym przedmiocie uprawnione organy kontroli ruchu drogowego nie sygnalizowały żadnych problemów i wątpliwości do oceny prędkości osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.</p> <p>W zakresie uwagi zawartej w lit. d,</p> <p>Doprecyzowano zapis w uzasadnieniu dodając tekst o następującej treści:</p> <p>„Z treści interpelacji poselskich nadesłanych do resortu wynika m.in., że korzystanie przez</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>tzw. rolkarzy z dróg dla rowerów (choć niedopuszczalne prawnie) już teraz ma miejsce, przy pełnej aprobacie funkcjonariuszy policji oraz straży miejskich, które w takich sytuacjach nie interweniują. Natomiast jazda na rolkach po chodniku, choć dopuszczalna, niejednokrotnie jest niemożliwa ze względu na brak odpowiedniej nawierzchni oraz stwarza niebezpieczeństwo dla pieszych.”</p>
	<p>art. 1 pkt 2 lit. e (art. 2 pkt 48a)</p>	<p>MSWiA</p>	<p>a) w uzasadnieniu do tej zmiany wskazuje się na rozwój technologii w zakresie urządzeń służących do przemieszczania się osób, wskazując m.in. na hulajnogi elektryczne czy deskorolki. W tym kontekście należałoby rozważyć uwzględnienie w proponowanej definicji również urządzeń napędzanych za pomocą silnika spalinowego, oczywiście o konstrukcji ograniczającej prędkość jazdy do 25 km/h. Należy mieć na uwadze, że na rynku pojawiają się nie tylko hulajnogi napędzane silnikiem elektrycznym, lecz także hulajnogi i deskorolki napędzane silnikiem spalinowym – pominięcie tej grupy, choćby nielicznej, sprawi, że nadal będzie problem w ocenie uczestniczenia w ruchu osoby korzystającej z takiego urządzenia,</p> <p>b) jeżeli odnośnikiem dla ograniczenia szerokości urządzenia transportu osobistego jest rower, to niezrozumiałe jest użyte w definicji określenie „o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 90 cm”. Brak jest wyjaśnienia, czy chodzi o sposób jazdy np. na rolkach, wymagający intensywnych ruchów na boki rąk i nóg, czy tylko o konstrukcyjną szerokość urządzenia – w takim przypadku wyrażenie „w ruchu” jest zbędne;</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p> <p>Definicja UTO została doprecyzowana w projekcie ustawy.</p> <p>Treść projektowanego przepisu ma na celu promowanie ekologicznych, niskoemisyjnych rozwiązań w transporcie (w zakresie emisji spalin oraz hałasu), przy uwzględnieniu postępu technologicznego i współczesnych możliwości konstrukcyjnych).</p> <p>Szerokość w definicji UTO nie ma związku ze sposobem poruszania się tym urządzeniem. Jednocześnie projektodawca uzupełnia uzasadnienie projektu o informacje w tym zakresie.</p> <p>Maksymalna szerokość urządzenia wynosząca 90 cm odnosi się do jego szerokości w ruchu (w stanie gotowym do jazdy). Takie sformułowanie przepisu wynika z faktu, iż niektóre urządzenia transportu osobistego są składane lub posiadają składane (dołączane elementy), co jest uzasadnione zapewnieniem ograniczonych</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				rozmiarów takiego urządzenia, podczas jego transportu (np. w środkach komunikacji publicznej).
	art. 1 pkt 2 lit. e (art. 2 pkt 57a i 58a)	MSZ	<p>Zgodnie z załącznikiem II pkt 1 dyrektywy 2014/45/UE numer identyfikacyjny pojazdu jest rozumiany jako numer VIN lub numer podwozia. Z powyższym rozumieniem niezgodne są projektowane art. 2 pkt 57a oraz 58a ustawy - Prawo o ruchu drogowym (zmiana nr 2) wskazujące, że numerem rozpoznawczym, stanowiącym alternatywą dla numeru VIN cechą identyfikacyjną, jest numer nadwozia, podwozia albo ramy.</p> <p>W tym kontekście wątpliwości budzi również nadawanie numerów identyfikacyjnych przewidziane w projektowanym art. 66a ust. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, skoro z przepisów wynika, że w braku numeru VIN numerem identyfikacyjnym pojazdu (a nie cechą) jest numer podwozia. Proponuję taką modyfikację przepisów, aby numer identyfikacyjny pojazdu był rozumiany jako numer VIN lub numer podwozia.</p> <p>W tym kontekście wyjaśnienia wymaga również zwolnienie z wymogu posiadania numeru VIN przyczep zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 29 października 2014 r. Zgodnie z uzasadnieniem do projektu ustawy termin ten wynika z załącznika XIX do dyrektywy 2007/46/WE. Należy jednak zauważyć, że załącznik ten w odniesieniu do przyczep przewiduje kilka terminów wprowadzania w życie wymagań zawartych w tej dyrektywie - w każdym przypadku są to terminy wcześniejsze niż data wskazana w projektowanym art. 66a ust. 1a pkt 5.</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Projektowane przepisy art. 2 pkt 57a i pkt 58a zostały usunięte z projektu ustawy.</p>
	art. 1 pkt 2 lit. m (art. 2 pkt. 82)	MC	Projekt przewiduje zmianę definicji tramwaju, poprzez doprecyzowanie, iż może on posiadać napęd lub też go nie posiadać oraz że porusza się po torach tramwajowych. Uzasadnia się to tym, iż „zmiana ta spowodowana jest rozwojem techniki, co wymusza na	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zgodnie z nową definicją tramwaju jest to pojazd szynowy przystosowany do</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>ustawodawcy uwzględnienie także tego typu pojazdów napędzanych silnikiem spalinowym”. Zgodnie z obowiązującym brzmieniem przepisów tramwaj porusza się po szynach na drogach publicznych i jest zasilany energią elektryczną. Wyjaśnienia wymaga, czy możliwa będzie sytuacja, w której pojazd/tramwaj nie będzie posiadał napędu (zasilania) oraz czym spowodowane jest zawężenie definicji do poruszania się tramwaju wyłącznie po „torach tramwajowych”.</p>	<p>uczestniczenia w ruchu drogowym. Definicja ta eliminuje wątpliwości co do zbyt wąskiego zakresu pojęciowego.</p>
	<p>art. 1 pkt 5 (art. 60 ust. 2 pkt 6)</p>	<p>MSWiA</p>	<p>a) w świetle przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym warto zauważyć, że obowiązek odpowiedniego oznakowania ładunków wystających poza obrys pojazdu został sformułowany w art. 61 ust. 9, a więc proponowany przepis jest w tym zakresie zbędny,</p> <p>b) w uzasadnieniu wskazano, że proponowany przepis ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności umożliwienie jednoznacznej identyfikacji innych użytkownikom drogi, np. służbom ratunkowym. Jeżeli miałby on służyć bezpieczeństwu użytkowników drogi, to w innych przepisach ruchu drogowego należałoby wskazać sposób zachowania się w razie przejeżdżania (przechodzenia) lub np. parkowania obok pojazdu oznaczonego odpowiednio do przewożonego ładunku¹. Jeżeli jednak ma on być pomocny służbom ratowniczym, to obowiązek odpowiedniego oznakowania pojazdów przewożących towary niebezpieczne jest określony w przepisach umowy ADR, a na straży jego przestrzegania stoi z jednej strony art. 111 ust. 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. poz. 1367, z późn. zm.), typizujący wykroczenia polegające na naruszeniu (m.in. przez</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Obowiązujące przepisy art. 61 ust. 9 PRD określają wymagania dla oznakowania ładunku wystającego z przodu, z boku i z tyłu pojazdu. Proponowany zapis art. 60 ust. 2 pkt 6 dotyczy całkowicie innej materii. Przepis ten ma na celu uniknięcie sytuacji, gdy na pojeździe umieszczane są (bądź zostały niezastłonięte) oznakowania i nalepki ostrzegawcze określone przepisami umowy ADR w przypadku, gdy pojazd nie przewozi towarów niebezpiecznych (np. pojazd został rozładowany). Sytuacja gdy pojazd jest oznakowany niezgodnie z przewożonym towarem jest szczególnie niebezpieczna podczas zdarzenia drogowego. Służby ratownicze mogą zostać wprowadzone w błąd co w konsekwencji może utrudnić akcje ratowniczą (np. konieczność uczestniczenia w akcji ratowniczej specjalnie wyszkolonej jednostki). Przepisy dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych dotyczą jedynie</p>

¹ Przykładowo w art. 56 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w pierwotnym brzmieniu (por. Dz. U z 1997 r. poz. 602) określono zasady zachowania kierującego pojazdem i pieszego w stosunku do pojazdu przewożącego materiały niebezpieczne, oznaczonego tablicą ostrzegawczą barwy pomarańczowej – przepis ten został uchylony z dniem 1 stycznia 2003 r. na mocy ustawy z dnia 28 października 2002 r. o przewozie drogowym materiałów niebezpiecznych (Dz. U. poz. 1671).

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>kierującego pojazdem) obowiązków lub warunków przewozu towarów niebezpiecznych właśnie za brak odpowiedniego oznakowania nadanego lub przewożonego towaru niebezpiecznego. W istocie zatem odpowiedzialność już jest określona we właściwej ustawie i nie ma uzasadnienia jej powielania w innych ustawach. Należy także wskazać, że naruszenia przepisów dotyczących oznakowania pojazdów przewożących inne ładunki powinny być sankcjonowane w odpowiednich przepisach merytorycznych - przykładowo w art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21, z późn. zm.) określono, że transport odpadów odbywa się zgodnie m.in. z wymaganiami w zakresie oznakowania środków transportu, które ma określić minister właściwy do spraw środowiska, a naruszenie tego obowiązku stanowi wykroczenie z art. 174 ust. 1 tej ustawy.</p> <p>W świetle powyższych uwag, propozycja dodania pkt 6 w ust. 2 w art. 60 jest niezasadna;</p>	<p>pojazdów przewożących takie towary –w obecnym stanie prawnym nie przewidziano sytuacji, gdy pojazd oznaczony np. tablicą pomarańczową określoną w Umową ADR nie przewozi towarów niebezpiecznych.</p>
	<p>art. 1 pkt 6 (art. 62 ust. 4b) w powiązaniu z art. 64e ust. 1 pkt 1a</p>	<p>MSZ</p>	<p>W związku z projektowaną zmianą art. 62 ust. 4b (zmiana nr 6) należy zauważyć, że zgodnie z dyrektywą 1996/53/WE 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 dopuszczone do ruchu mogą być pojazdy, które spełniają wymogi określone w tej dyrektywie. Te pojazdy, które nie spełniają tych wymogów można objąć specjalnymi zezwoleniami. W związku z tym, że zgodnie z projektowanym przepisem określone pojazdy będą musiały uzyskiwać zezwolenie na dopuszczenie do ruchu, konieczne jest wyjaśnienie czy pojazdy te wykraczają poza parametry wskazane w ww. przepisach unijnych i czy w związku z tym może być w stosunku do nich wymagane zezwolenie. W tym kontekście ważne jest również wyjaśnienie kwestii zwolnienia z</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Dyrektywa 1996/53/WE nie odnosi się do ilości pojazdów, lecz masy, nacisków i wymiarów. W związku z powyższym, parametry pojazdów wymagające zezwolenia zgodnie z art. 62 ust. 4b, nie będą wykraczały poza parametry wymagające zezwolenia zgodnie z tą dyrektywą.</p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji z art. 64e ust. 1 pkt 1a.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			takiego obowiązku pojazdów wskazanych w projektowanym art. 64e ust. 1 pkt 1a (zmiana nr 7).	
	art. 1 pkt 7 (art. 64e ust. 1 pkt 1a)	MSWiA	należałoby rozważyć objęcie tą regulacją również pojazdu specjalnego z instalowaną pompą do podawania betonu. Należy bowiem wskazać, że również do takich specyficznych pojazdów może mieć zastosowanie projektowanych przepisów, zgodnie z uzasadnieniem do projektu;	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Proponowana regulacja wykracza poza zakres ustawy. Ponadto podjęto decyzję o rezygnacji ze zmiany art. 64e ust. 1 pkt 1a.
	art. 1 pkt 7 (art. 66a ust. 2)	MSZ	... projekt zawiera szereg rozwiązań, które wykraczają poza minimalny zakres wymagań prawa Unii Europejskiej. - nie stanowi wdrożenia prawa UE nadawanie numerów identyfikacyjnych przewidziane w projektowanym art. 66a ust. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowymi.	<u>Uwaga nieaktualna.</u>
	art. 1 pkt 9 lit. b (art. 66a ust. 1a pkt 6)	MC	w zakresie dodawanego art. 66a ust. 1a pkt 6 - proponuję wyrażenie „nadany i wybitym” zastąpić wyrażeniem „nadany i umieszczonym”	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Podjęto decyzję o rezygnacji ze zmiany art. 66a ust. 1a pkt 6.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	art. 1 pkt 10 (art. 67)	MC	<p>przewidziano wydawanie zezwoleń na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, do którego należy załączyć określone załączniki. Proponuję, aby uzupełnić art. 67 o możliwość albo obowiązek weryfikowania przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego danych pojazdu z danymi zgromadzonymi w centralnej ewidencji pojazdów. Podstawą do tego byłby art. 80c ust. 1 pkt 27 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu ustalonym przez ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, który zakłada, że dane z centralnej ewidencji pojazdów mogą być udostępnione Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, o ile są one niezbędne do realizacji jego ustawowych zadań.</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji ze zmiany art. 67.</p>
			<p>Ponadto dodawany art. 67 ust. 4 przewiduje, iż do wniosku o wydanie zezwolenia należy załączyć dokumenty potwierdzające własność pojazdu, dokumenty przedstawiające dane techniczne pojazdu oraz zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym, których uzyskanie w postaci elektronicznej może być niemożliwe lub znacznie utrudnione.</p> <p>Zważywszy na powyższe, proponuję umożliwienie przedłożenia ww. dokumentów w postaci elektronicznej (np. jako elektronicznej kopii dokumentu podpisanej kwalifikowanym podpisem elektronicznym lub podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP).</p> <p>Przykładowo, jeżeli dokument potwierdzający własność pojazdu będzie dostępny w oryginale tylko w postaci papierowej proponuję rozważenie możliwości dołączenia do wniosku skanu takiego dokumentu podpisanego kwalifikowanym podpisem elektronicznym.</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji ze zmiany art. 67.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		MSZ	<p>Wątpliwości budzi również projektowany art. 67 ustawy - Prawo o ruchu drogowym (zmiana nr 10), wprowadzający możliwość uzyskiwania zezwolenia na odstępstwa od warunków technicznych pojazdów i określający tryb uzyskania tego zezwolenia. Jest to nieprzewidziane w dyrektywie 2014/45/UE odstępstwo od warunków technicznych i jako takie należy uznać za sprzeczne z jej przepisami. Przepis ten powinien ulec zmianie.</p> <p>W świetle dyrektywy 2014/45/UE zezwolenie uzyskiwane w trybie art. 67 ustawy - Prawo o ruchu drogowym stanowi nieprzewidziany w tej dyrektywie środek znajdujący zastosowanie w przypadku braku zgodności z wymaganiami technicznymi, z którymi zgodność w innych wypadkach wydaje się stanowić warunek dopuszczenia pojazdów do ruchu. Do wniosku o wydanie zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien podlegać pojazd, w każdym wypadku dołącza się bowiem zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym wskazujące, jakich wymagań technicznych pojazd nie spełnia.</p> <p>Działania następcze w przypadku usterek, o których mowa w art. 9 dyrektywy, nie obejmują takiej możliwości. Zgodnie z motywem 27 dyrektywy 2014/45/UE posiadacz dowodu rejestracyjnego, a w stosownych przypadkach użytkownik pojazdu przechodzącego badanie zdatności do ruchu drogowego, w trakcie którego wykryto usterki, w szczególności usterki stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, powinien niezwłocznie usunąć te usterki. W przypadku niebezpiecznych usterek może być konieczne ograniczenie eksploatacji pojazdu do czasu ich całkowitego usunięcia.</p> <p>W związku z powyższym proponuję ustalić, czy przepis znajduje zastosowanie w przypadku niezgodności z warunkami technicznymi przewidzianymi w prawie UE. W takim zakresie proponuję rozważyć rezygnację z przyjętych rozwiązań.</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji ze zmiany art. 67.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Niezależnie od powyższego zauważyć należy, że przeciwko temu, że kwestia odstępstw od warunków technicznych (zwłaszcza warunków technicznych określonych w przepisach prawa UE) została pozostawiona w gestii przepisów krajowych przemawia szereg przepisów i motywów dyrektywy 2014/45/UE, w tym między innymi zasada wzajemnego uznawania świadectw zdatności do ruchu, zawarta w art. 10 ust. 3 dyrektywy 2014/45/UE. Ponadto zgodnie z jej motywem 45 celem dyrektywy 2014/45/UE jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez ustanowienie wspólnych minimalnych wymogów i zharmonizowanych przepisów dotyczących badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów w Unii. Zgodnie natomiast z jej motywem 39 badania zdatności do ruchu drogowego stanowią element szerszego systemu regulacyjnego regulującego kwestie dotyczące pojazdów przez cały cykl ich użytkowania - od homologacji przez rejestrację i kontrole aż do złomowania.</p>	
	<p>art. 1 pkt 10 (art. 67 ust. 14)</p>	<p>RCL</p>	<p>Wątpliwości budzi instytucja tzw. „promesy” regulowana w projektowanym art. 67 ust. 7-12 ustawy m.in. ze względu na brak przepisów, które zobowiązywałyby podmiot zainteresowany do uzyskania zgody na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać pojazdy, w okresie ważności promesy. Paradoksalnie może to skutkować wykorzystaniem promesy jako „zastępczej” zgody na ww. odstępstwo, tym bardziej, że jak wynika z projektowanych rozwiązań udzielenie promesy jest obligatoryjne w przypadku złożenia stosownego wniosku przez zainteresowany podmiot. Jednocześnie zastrzeżenie budzi projektowany art. 67 ust. 11 ustawy, z którego wynika, że w okresie ważności promesy nie można odmówić zgody na odstępstwo określone w promesie, chyba że pojazd nie odpowiada warunkom w niej określonym, ponieważ w promesie nie określa się żadnych warunków. Ponadto nie jest jasne dłaczego z wnioskiem o udzielenie promesy może wystąpić podmiot</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji ze zmiany art. 67.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			zainteresowany, a z wnioskiem o udzielenie zgody na odstępstwo - właściciel albo posiadacz pojazdu. W związku z powyższym zdaniem RCL przepisy regulujące przedmiotowe rozwiązanie należy dopracować. Należy także uzupełnić uzasadnienie do projektu ustawy wskazując na ratio legis przyjęcia takiego rozwiązania.	
	art. 1 pkt 10 (art. 67 ust. 14)	RCL	<p>Wątpliwości budzą upoważnienia ustawowe dotyczące opłat, zawarte w projekcie ustawy (zob. projektowany art. 67 ust. 14, art. 86k ust. 1 pkt 4 oraz art. 86y ust. 1 pkt 4, 8 i 9 oraz ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą”). Opłaty określone w projekcie są przymusowymi, bezzwrotnymi i odpłatnymi świadczeniami pieniężnymi, zasilającym budżet Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) lub Instytutu Transportu Samochodowego, nałożonymi ustawą i obwarowanymi rygorem egzekucji administracyjnej. Tym samym należy uznać, że spełniają one wszystkie kryteria daniny publicznej, wskazanej w art. 217 Konstytucji RP. Należy mieć na uwadze, że wskazany przepis ustawy zasadniczej zawęża - w stosunku do art. 92 ust. 1 Konstytucji RP - obszar regulacji podustawowej. Jednocześnie należy zauważać, że zgodnie z dotychczasowym orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego nie jest konieczne kwotowe określenia wysokości opłaty na poziomie ustawowym, a „Legislatywa może, choćby ze względów pragmatycznych, wskazać jedynie jej maksymalne lub minimalne stawki, pozostawiając wyznaczenie konkretnych stawek innym organom. Ustawodawca powinien jednak ponadto wyczerpująco unormować zasady kalkulacji tych należności, aby wyeliminować dowolność podczas określania ich ostatecznej wysokości.”</p> <p>W związku z powyższym, by uczynić zadość konstytucyjnemu minimum, ww. upoważnienia ustawowe powinny zostać uzupełnione o szczegółowe wytyczne dotyczące określania poziomu opłat, gdyż samo wskazanie ich maksymalnych wysokości jest z konstytucyjnego</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Podjęto decyzję o rezygnacji ze zmiany art. 67.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			punktu widzenia niewystarczające. Ponadto zauważa się, że z legislacyjnego punktu widzenia konieczne jest określenie maksymalnych wysokości opłat w przepisach materialnych a nie w przepisach upoważniającym.	
	art. 1 pkt 12 (art. 71 ust. 1)	MSWiA	<p>w pkt 12 dotyczącym nowego brzmienia w art. 71 ust. 1 należałoby rozważyć wprowadzenie alternatywnych sposobów udokumentowania dopuszczenia pojazdu do ruchu. Pierwszym z nich, stosowanym dotychczas, dokumentem stwierdzającym dopuszczenie pojazdu do ruchu byłby dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe, wraz z wpisem o kolejnym terminie okresowego badania technicznego, a drugim – rozwiązanie proponowane w projekcie. Dawałoby to właścicielowi (posiadaczowi) pojazdu wybór, czy ma posiadać przy sobie tylko jeden dokument (dowód rejestracyjny), wraz z potwierdzeniem aktualności okresowego badania technicznego, czy dwa dokumenty (dowód rejestracyjny i zaświadczenie). Takie rozwiązanie nie wymagałoby wprowadzania nowych wzorów dowodów rejestracyjnych, a diagnosta mógłby, jak dotychczas, wpisywać termin kolejnego badania okresowego do dowodu rejestracyjnego pojazdu. Podkreślić wypada, że w art. 10 wdrażanej dyrektywy 2014/45/UE, niezależnie od wynikającego z art. 8 obowiązku wydania „świadectwa zdatności do ruchu drogowego”, przewiduje się wydanie przez stację kontroli pojazdów poświadczenia m.in. w postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, a więc zaświadczenie nie musi być jedyną formą poświadczenia poddania pojazdu okresowemu badaniu technicznemu.</p> <p>W związku z powyższym proponuje się następujące brzmienie przepisu:</p> <p><i>„1. Dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe, wraz z wpisem lub zaświadczeniem potwierdzającym przeprowadzenie, z wynikiem</i></p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zgodnie z nowym brzmienie 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.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p><i>pozytywnym, badania technicznego pojazdu i zawierającym termin następnego badania technicznego pojazdu. Przepis ten nie dotyczy pojazdów, o których mowa w ust. 3, z zastrzeżeniem ust. 1a.</i></p> <p>Należy zauważyć, że podstawowym dokumentem stwierdzającym dopuszczenie pojazdów do ruchu powinien być dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe, jako dokumenty „źródłowe”, natomiast zaświadczenie powinno być dodatkowym dokumentem uzupełniającym dowód rejestracyjny (pozwolenie czasowe), w związku z czym konsekwentnie do tej propozycji zbędne staje się dodanie w art. 71 ust. 1a oraz należałoby dokonać stosownej zmiany w proponowanym w art. 1 pkt 15 projektu brzmieniu art. 84 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;</p>	
	<p>art. 1 pkt 12 (art. dodatkowa zmiana 71)</p>	MSWiA	<p>w związku z projektowanymi zmianami w art. 71 należałoby uregulować kwestię rejestracji przyczep motorowerowych, a konkretnie jednoznacznie wyłączyć je, podobnie jak przyczepy motocyklowe, z obowiązku rejestracji. Warto zauważyć, że w art. 62 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zawarte są regulacje dotyczące ciągnięcia przyczepy przez motorower i w świetle dotychczasowych przepisów powstaje niespójność. Przyczepa ciągnięta przez motocykl nie podlega rejestracji, natomiast przyczepa ciągnięta przez motorower już tak, a przecież pod względem konstrukcyjnym mogą to być takie same pojazdy, a w praktyce bywa, że jest to ta sama przyczepa. Wiąże się to również z oznaczeniem pojazdów. W przypadku przyczepy ciągniętej przez motocykl, umieszcza się na niej tablicę rejestracyjną przeniesioną z motocykla, jednakże zabieg ten nie jest przewidziany w przypadku przyczepy ciągniętej przez motorower, właśnie ze względu na brak wyłączenia z obowiązku rejestracji; proponuje się zatem dodanie w art. 1 pkt 12 projektu zmiany ust. 3 w art. 71 w brzmieniu:</p> <p><i>„3. Pojazd niewymieniony w ust. 1, przyczepa motocyklowa, przyczepa motorowerowa oraz przyczepa specjalna przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny jest dopuszczony do ruchu, jeżeli odpowiada warunkom określonym w</i></p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Proponowana zmiana wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			art. 66. ”;	
	art. 1 pkt 12 (art. 71 ust. 1)	MC	przewiduje zmianę, polegającą na tym, iż nie tylko dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe będą stanowiły dokument stwierdzający dopuszczenie do ruchu, ale także łącznie z nimi będzie to zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Ze względu na to, iż w centralnej ewidencji pojazdów są gromadzone dane o badaniach technicznych pojazdów, niezbędnym jest, dla zapewnienia kompletności i referencyjności danych zgromadzonych w tej ewidencji, uzupełnienie katalogu danych gromadzonych w ewidencji o dane o zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu (art. 80b ust. 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu ustalonym przez ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw)	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> W ocenie projektodawcy zapis ten jest zbędny, bowiem dane o przeprowadzonym badaniu technicznym zamieszczone będą już w ewidencji, więc stanowiłoby to jedynie powielanie treści i czyniłoby ewidencję mniej przejrzystą.
	art. 1 pkt 13 (art. 80b w ust. 1 w pkt 1)	MSZ	Zmiana art. 80b ust. 1 pkt 1 (zmiana nr 13) nie powinna dotyczyć lit. a tego przepisu, tylko lit. d - w ewidencji pojazdów muszą być bowiem gromadzone również dane dotyczące marki, kategorii, typu, modelu, określone w art. 80b ust. 1 pkt 1 lit. a, chociażby ze względu na wymagania wynikające z dyrektywy 2005/413/UE w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 13-14 (art. 80b w ust. 1 w pkt 1 lit. a; art. 80o w ust. 1 w pkt 1 lit. b)	MC	przedmiotowe zmiany są konsekwencją zmian wynikających z art. 1 pkt 2 lit. j-l projektu, które wejdą w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia, propozycje te dokonują zmiany brzmienia przepisów ustawy - Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu ustalonym przez ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. W tej sytuacji niezbędnym jest także dostosowanie do tej zmiany, oprócz art. 80b ust. 1 pkt 1 lit. a i art. 80o ust. 1 pkt 1 lit. b, także art. 80b ust. 1 pkt 12, który	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Z uwagi na szereg zadań nałożonych na Dyrektora TDT implementowaną dyrektywą wprowadzono również stosowne zmiany w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. –o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Zmiany te zapewnią Dyrektorowi TDT należyte realizowanie

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>powinien otrzymać brzmienie: „12) o nadaniu i umieszczeniu nowego numeru rozpoznawczego;”.</p> <p>Ponadto, przy założeniu, że zmianie ulegnie termin wejścia w życie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, art. 1 pkt 13-14 projektu powinny być zastąpione punktem obejmującym następujące zmiany:</p> <p>a) art. 80b ust. 1 pkt 1 lit. d powinien otrzymać brzmienie: „d) cecha identyfikacyjna,”</p> <p>b) art. 80b ust. 1 pkt 6 lit. a powinien otrzymać brzmienie: „a) o nadaniu i umieszczeniu numeru rozpoznawczego,”</p>	ustawowych obowiązków (art. 7 przedmiotowego projektu).
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 1)	KPRM	<p>Projektowane brzmienie art. 81 ust. 1 zakłada wyłączenie z obowiązku przeprowadzania badań technicznych przyczepy motocyklowej oraz przyczepy specjalnej przeznaczonej do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny. Jako uzasadnienie wprowadzenia tej zmiany wskazuje się to, że „<i>mając na względzie brzmienie art. 71 ust. 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, w pełni zasadne jest umieszczenie takiego wyłączenia o charakterze doprecyzowującym</i>”. Należy zauważyć, iż obowiązujący art. 71 ust. 3 oprócz dwóch ww. grup pojazdów wskazuje także pojazdy niewymienione w ust 1 art. 71. Proponuje się rozszerzyć <i>Uzasadnienie</i> projektu o odniesienie się, jak ww. zmiana wpłynie na zapewnienie, aby ww. pojazdy były utrzymywane na bezpiecznym i akceptowalnym poziomie z punktu widzenia ich użytkowania.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Proponowana zmiana uwzględni dotychczasowe brzmienie art. 73 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Należy wyraźnie podkreślić, że przedmiotowy przepis w żaden sposób nie wpłynie na poziom bezpieczeństwa pojazdów niepodlegających badaniom technicznym. Takie pojazdy zgodnie z przepisami (obecnymi) są dopuszczane do ruchu, jeżeli odpowiadają warunkom określonym w art. 66 ww. ustawy. Pojazdy takie nie podlegają rejestracji, więc analogicznie także nie podlegają badaniom technicznym.</p>
	art. 1 pkt 15 lit. a brak (art. 81 ust. 1 pkt 2)	MSZ	<p>W związku z zaproponowanym brzmieniem 81 ust. 1 pkt 2 (zmiana nr 15) rozważenia wymaga doprecyzowanie części wspólnej tego przepisu przez np. wskazanie, że wskazane pojazdy mogą podlegać badaniom jedynie w zakresie dodatkowych wymogów ustanowionych w prawie krajowym - w przeciwnym wypadku brzmienie tego przepisu</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Na spotkaniu roboczym z przedstawicielami MSZ ustalono, iż przedmiotowa uwaga dotyczy art.81 ust. 4 lit. b w zakresie wyłączenia: „z wyjątkiem taksówki, pojazdu</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>może sugerować, że w odniesieniu do tych pojazdów przeprowadzane jest badanie techniczne, o którym mowa w dyrektywie 2014/45/UE, a takie rozwiązanie nie spełnia wymogów określonych w art. 8 ust. 3-4 dyrektywy 2014/45/UE, zgodnie z którym państwa członkowskie uznają ważność świadectwa zdatności do ruchu drogowego wydanego przez inne państwo członkowskie.</p>	<p>uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych (...)."</p> <p>Wyłączenie dotyczące pojazdów odpowiednio przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami dotyczącymi towarów niebezpiecznych wynika ze specyfiki tego rodzaju pojazdów, a przede wszystkim z przepisów szczególnych dotyczących tego typu pojazdów. Z kolei taksówka, pojazd uprzywilejowany, pojazd z zamontowanym urządzeniem dozoru technicznego muszą spełniać dodatkowe wymogi określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich wyposażenia (Dz. U. z 2016 r., poz. 2022), co implikuje konieczność zastosowania takiego wyłączenia.</p>
	<p>art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 6)</p>	<p>KPRM</p>	<p>Należy wskazać, iż projektowany art. 81 ust. 6 zawiera istotne zmiany w odniesieniu do stanu obowiązującego - jednak <i>Uzasadnienie</i> projektu nie opisuje ich. Projekt zakłada m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) objęcie pojazdów specjalnych i czterokołowców projektowanym art. 81 ust. 6; b) obecnie pojazdy samochodowe konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu osób w liczbie od 5 do 9 wykorzystywane do zarobkowego przewozu osób podlegają corocznym badaniom technicznym. Projekt zakłada natomiast, iż przepis ten będzie obejmował pojazdy do przewozu osób w liczbie powyżej 7 z kierowcą. <p>Podobna uwaga dotyczy objęcia czterokołowców lekkich art. 81 ust. 7.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Uzasadnienie zostało uzupełnione w zakresie zmian, o których mowa w lit. a. W świetle uwzględnienia uwagi MSWiA dotyczącej tego samego przepisu, uwaga jest bezprzedmiotowa w zakresie lit. b.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		MSWiA	<p>wyrazy „pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie powyżej 7 łącznie z kierowcą wykorzystywanego do zarobkowego przewozu osób, pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zabytkowego transportu drogowego” należałoby zastąpić wyrazami „pojazdu samochodowego przeznaczonego do zarobkowego przewozu osób, pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego przewozu drogowego osób lub rzeczy.”.</p> <p>Zgodnie z art. 18 ust. 4a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.) przewóz okazjonalny wykonuje się pojazdem samochodowym przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 osób łącznie z kierowcą. Jednakże, zgodnie z ust. 4b, dopuszcza się przewóz okazjonalny pojazdami zabytkowymi oraz – pod pewnymi warunkami – samochodami osobowymi niespełniającymi kryterium konstrukcyjnego określonego w ust. 4a. W związku z powyższym należy rozważyć, aby coroczne badanie dotyczyło wszystkich pojazdów wykonujących zarobkowy przewóz osób, w szczególności będących samochodami osobowymi lub samochodami ciężarowymi o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t. W tym przypadku chodziłoby de facto o samochody ciężarowo-osobowe, które i tak są rejestrowane jako ciężarowe, bowiem nie można wykluczyć opcji wykorzystywania takich pojazdów do przewozu osób;</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 5-7 i 9)	MSZ	<p>... projekt zawiera szereg rozwiązań, które wykraczają poza minimalny zakres wymagań prawa Unii Europejskiej.</p> <p>a) przepisy projektowanego art. 81 ust. 5-7 i 9 ustawy - Prawo o ruchu drogowym przewidują większą częstotliwość badań, niż minimum określone w art. 5 ust. 1 i ust. 3 dyrektywy 2014/45/UE;</p> <p>b) w sposób wykraczający poza minimalne wymagania wdrożony jest art. 5 ust. 2 dyrektywy 2014/45/UE, zgodnie z którym państwa członkowskie określają odpowiednią częstotliwość, z jaką pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, należy poddawać badaniu zdatności do ruchu drogowego, z uwzględnieniem, że w tym zakresie dyrektywa obowiązuje dopiero od</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Ad. a) Przede wszystkim dyrektywa wskazuje, że „państwa członkowskie powinny być uprawnione do określenia wyższych standardów badania niż standardy wymagane na mocy niniejszej dyrektywy” (motyw 4). Ponadto zaznaczyć należy, iż implementowany akt wskazuje w art. 5 ust. 4, że w określonych przypadkach państwa członkowskie mogą poddać badaniom technicznym pojazdy niezależnie od terminów badan okresowych.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			dnia 1 stycznia 2022 r. Ponadto zgodnie z art. 1 ust. 2 tiret 7 państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu zastosowania dyrektywy pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e o pojemności silnika przekraczającej 125 cm ³ , pod warunkiem wprowadzenia skutecznych alternatywnych środków bezpieczeństwa dla pojazdów dwu- lub trzykołowych, z czego nie skorzystano;	Projektodawca mając na uwadze zaawansowany wiek floty samochodowej, różnorodność kategorii pojazdów, a także poziom bezpieczeństwa na polskich drogach, dostrzega konieczność zastosowania instytucji dodatkowych badań technicznych celem zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a w konsekwencja ochrony życia i zdrowia ludzkiego. Dodatkowe badania techniczne służą również jako instrument do osiągnięcia celów stawianych przez Dyrektywę 2014/45/UE. Ad. b) W Polsce pojazdy kategorii L są już obecnie badane w zakresie zdadności w ruchu drogowym.
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 9)	MSWiA	wyjaśnienia wymaga kwestia, czy dzień pierwszej rejestracji autobusu dotyczy również dnia pierwszej rejestracji za granicą. Wprawdzie ust. 8 wyjaśnia się tę kwestię, ale w odniesieniu do pojazdów wymienionych w ust. 6 i 7. Wydaje się zatem, że najlepszym zabiegiem byłaby zmiana miejscami ust. 8 i 9, z uwzględnieniem przedstawionej wątpliwości,	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Zapis jest obecnie stosowany w sposób właściwy.
		KPRM	Zgodnie z brzmieniem projektowanego art. 81 ust. 9 pojazdy zabytkowe-autobusy będą podlegały okresowym badaniom technicznym co 6 miesięcy. Jednocześnie ust. 10 tego artykułu wskazuje, iż pojazdy zabytkowe nie podlegają okresowym badaniom technicznym. Kwestia ta zatem wymaga uszczegółowienia.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Doprecyzowano, że ust. 9 stosuje się również do autobusu będącego pojazdem zabytkowym wykorzystywanym do zarobkowego transportu drogowego.
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11)	MSZ	... projekt zawiera szereg rozwiązań, które wykraczają poza minimalny zakres wymagań prawa Unii Europejskiej. - nie wszystkie przypadki, w których państwo członkowskie ma możliwość wprowadzenia obowiązku przeprowadzenia dodatkowych	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Dyrektywa wskazuje, że „państwa członkowskie powinny być uprawnione do

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>badan technicznych określone w projektowanym art. 81 ust. 11 ustawy - Prawo o ruchu drogowym mieszczą się w zakresie katalogu z art. 5 ust. 4 dyrektywy;</p>	<p>określenia wyższych standardów badania niż standardy wymagane na mocy niniejszej dyrektywy” (motyw 4)</p>
	<p>art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. f)</p>	<p>MSZ</p>	<p>Zgodnie z art. 5 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep niezależnie od daty przeprowadzenia ostatniego badania zdatności pojazdu do ruchu drogowego państwo członkowskie lub odnośny właściwy organ może zażądać, aby pojazd został poddany badaniu zdatności do ruchu drogowego przed upływem terminów, o których mowa w ust. 1 i 2, w wymienionych w tym przepisie wypadkach, a mianowicie: po wypadku mającym wpływ na główne elementy odpowiadające za bezpieczeństwo pojazdu, takie jak koła, zawieszenie, strefy zgniotu, układy poduszek powietrznych, układ kierowniczy lub hamulce, w przypadku dokonania zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska, w przypadku zmiany posiadacza dowodu rejestracyjnego pojazdu, w przypadku gdy pojazd osiągnął przebieg 160 000 km, w przypadkach gdy bezpieczeństwo ruchu drogowego jest poważnie zagrożone.</p> <p>Odpowiednikiem jednego z powyższych odstępstw jest projektowany art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. f ustawy - Prawo o ruchu drogowym (zmiana nr 15), stanowiący, że badaniom technicznym podlega pojazd, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, <i>wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych.</i></p> <p>Zauważyć należy, że druga część tego przepisu (po przecinku) nie odpowiada już przepisowi dyrektywy. Przewidywana w tym przepisie możliwość dokonywania zmian wykraczających poza zakres</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Przed wszystkim wskazać należy, iż dyrektywa wskazuje, że „państwa członkowskie powinny być uprawnione do określenia wyższych standardów badania niż standardy wymagane na mocy niniejszej dyrektywy” (motyw 4). W ocenie projektodawcy, mając na uwadze dotychczasową praktykę i powstające problemy w zakresie zmian konstrukcyjnych czy modyfikacji układów i podzespołów, wdrożenie takiej regulacji jest konieczne. Wpłynie to w sposób znaczący na podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co z kolei stanowi rudymmentarny cel implementowanej dyrektywy. Dodatkowo wskazać należy, że art. 5 ust. 4 tir. 2 Dyrektywy 2014/45 przewiduje wystąpienie sytuacji, w których dokonywana jest zmiana lub modyfikacja układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo i ochronę środowiska.</p> <p>W konsekwencji ustaleń roboczych poczynionych z przedstawicielami MSZ przedmiotowy zapis uległ modyfikacji. Zaproponowano nowe brzmienie art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. f ustawy – Prawo o ruchu drogowym.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych, stanowiących podstawę do wykonania badań, budzi poważne wątpliwości co do zgodności z celem dyrektywy 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.</p> <p>Wydaje się, że zmiany, które miałyby wykraczać poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych nie są właściwe na etapie eksploatacji pojazdu i badania zdatności do ruchu drogowego. Zmiany takie oznaczałyby bowiem, że towarzyszące pojazdowi dokumenty homologacyjne lub równoważne nie byłyby miarodajne dla oceny stanu pojazdu. Budzi to wątpliwości co do zgodności z przepisami dyrektywy 2007/46/WE, która przewiduje obowiązek wydania świadectwa zgodności jako potwierdzenia zgodności z homologowanym typem oraz, ogólniej, z przepisami prawa UE</p> <p>Zgodnie bowiem art. 18 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE producent, w ramach swych uprawnień jako posiadacz homologacji typu WE pojazdu, przedstawia świadectwo zgodności, które towarzyszy każdemu pojazdowi, kompletnemu, skompletowanemu lub niekompletnemu, wyprodukowanemu zgodnie z homologowanym typem pojazdu. Zgodnie zaś z art. 3 pkt 36 tej dyrektywy „świadectwo zgodności” oznacza dokument określony w załączniku IX, wydany przez producenta i zaświadczaający, że pojazd należący do serii typu homologowanego zgodnie z niniejszą dyrektywą, w momencie wyprodukowania jest zgodny ze wszystkimi aktami prawnymi.</p> <p>Przewidywane działania skutkujące niezgodnością z dokumentami homologacyjnymi mogą zatem oznaczać niezgodność z aktami</p>	<p>Powyższa regulacja jest zgodna z zakresem warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>prawnymi, z którymi zgodność zapewnia dyrektywa 2007/46/WE. Akt prawny w rozumieniu ww. art. 18 ust. 1 dyrektywy 2007/46/WE oznacza, zgodnie z art. 3 ust. 1 tej dyrektywy, oddzielną dyrektywę lub rozporządzenie lub regulamin EKG ONZ załączony do zrewidowanego porozumienia z 1958 r. Chodzi zwłaszcza o akty prawne wymienione w załączniku IV do dyrektywy. Zatem przepisy prawa krajowego pozwalające na takie działania należy ocenić jako niezgodne z prawem UE. Nie jest natomiast jasne, jakie dokumenty miałyby potwierdzać zgodność zachowania przez pojazd zgodności z ww. przepisami prawa UE i jakie procedury miałyby prowadzić do ich wydania, jeśli zmiany wykraczałyby poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych. Kwestia ta wymaga wyjaśnienia i rozważenia potrzeby ewentualnej zmiany przepisów, w tym kwestionowanego przepisu art. 81 ust. 11 pkt 2 lit. f).</p>	
	<p>art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 16)</p>	<p>MC</p>	<p>projekt przewiduje możliwość przeprowadzania badań technicznych poza stacją kontroli pojazdów. Ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw przewiduje, że dane o przeprowadzonych badaniach technicznych pojazdów stacja kontroli pojazdów wprowadza do centralnej ewidencji pojazdów w czasie wykonania czynności skutkującej koniecznością przekazania danych (art. 80ba ust. 3), a wprowadzenie danych polega na pobraniu danych z ewidencji, ich zweryfikowaniu oraz wpisaniu nowych danych do ewidencji (art. 80bb ust. 2). Oznacza to, że w trakcie badania technicznego pojazdu diagnosta musi mieć dostęp do centralnej ewidencji pojazdów w czasie rzeczywistym (on-line).</p> <p>Wobec powyższego stwierdzić należy, iż projekt nie jest kompletny, bowiem nie zawiera regulacji odnoszących się do wprowadzania danych do centralnej ewidencji pojazdów w opisanym przypadku.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Z informacji uzyskanych od Ministerstwa Cyfryzacji wynika, że diagnosta może posiadać dostęp do centralnej ewidencji pojazdów w czasie rzeczywistym (on-line) także za pomocą komputera przenośnego. Wykorzystanie przenośnego urządzenia przy badaniu technicznym ciągnika rolniczego poza stacją realizuje postanowienia ustawowe nałożone na diagnostę i daje możliwość wprowadzenia danych do centralnej ewidencji pojazdów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		KPRM	<p>Projektowane brzmienie art. 81 ust. 16 zakłada, iż „badanie techniczne ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej może być przeprowadzane poza stacją kontroli pojazdów”. Szczegółowego wyjaśnienia wymaga, czy przedmiotowa propozycja wpisuje się w „część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane na bezpiecznym i akceptowalnym poziomie z punktu widzenia ich użytkownika”. Jako uzasadnienie dopuszczenia możliwości przeprowadzania badań technicznych poza budynkami stacji kontroli pojazdów wskazuje się m.in. „apele środowiska branżowego, użytkowników tych urządzeń mechanicznych” oraz „realizację postulatów użytkowników tych maszyn rolniczych oraz grup reprezentujących to środowisko”. Wyjaśnienia wymaga także, czy w przypadku podobnych wniosków np. przez środowisko firm transportowych - dopuszczone zostanie badanie techniczne pojazdów ciężarowych w siedzibach przedsiębiorców.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Rozwiązanie to wpisuje się w „część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane na bezpiecznym i akceptowalnym poziomie z punktu widzenia ich użytkownika”. Zagwarantować mają to wymogi dotyczące wyposażenia podczas przeprowadzania badania technicznego poza stacją kontroli pojazdów w zmienianym rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczególnych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów. Przeprowadzanie badania poza budynkiem stacji kontroli pojazdów dokonywane będzie w sposób i za pomocą urządzeń gwarantujących dokonanie pomiarów w sposób właściwy.</p> <p>Nie zakłada się możliwości rozszerzenia katalogu pojazdów, których badania mogą być przeprowadzane poza stacją kontroli pojazdów. Przyjęte założenie możliwości przeprowadzenia badań technicznych poza stacją kontroli pojazdów ma na uwadze nadal jeszcze słabą dostępność takich usług na obszarach wiejskich. Ułatwienia przewidziane przez projektodawcę uwzględniają także większą uciążliwość przemieszczania się ciągników rolniczych i przyczep rolniczych na duże odległości, a także utrudnienia związane z ich uczestnictwem w ruchu drogowym.</p> <p>Zaznaczyć należy, iż organizacje reprezentujące środowisko podmiotów</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>trudniących się przewozem towarów niebezpiecznych nie zgłosiło wniosku odnośnie badania pojazdów poza stacją kontroli pojazdów. Pojazdy te ze swej natury przeznaczone są do przewozu, w konsekwencji ich konstrukcja dostosowana jest do częstego uczestniczenia w ruchu drogowym.</p>
		MSZ	<p>Możliwość przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów (art. 81 ust. 16, zmiana nr 15) może budzić wątpliwości z punktu widzenia zgodności z dyrektywą 2014/45/UE. Zgodnie bowiem z załącznikiem III do tej dyrektywy badania zdatności do ruchu drogowego wykonuje się z wykorzystaniem odpowiedniego wyposażenia i przyrządów. Niezbędne wyposażenie kontrolno-pomiarowe ma być odpowiednie dla kategorii pojazdów objętych badaniem, a zgodnie z tabelą I tego załącznika - w przypadku pojazdów kategorii T5 (które zgodnie z załącznikiem nr 2 do ustawy - Prawo o ruchu drogowym odpowiadają ciągnikom rolniczym o określonych parametrach) w trakcie takich badań wymagane jest pomieszczenie o odpowiedniej powierzchni umożliwiającej ocenę pojazdów (pkt 1 ww. tabeli) oraz stanowisko kontrolne o rozmiarze wystarczającym do wykonania każdego badania, kanał przeglądowy lub podnośnik itp. (pkt 2 ww. tabeli).</p> <p>Wyjaśnienia wymaga zatem jak będą spełniane te wymagania w odniesieniu do badań dokonywanych poza stacjami kontroli pojazdów oraz w jaki sposób będzie sprawowana kontrola nad takimi badaniami.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Podmiot dokonujący badań technicznych poza stacją kontroli pojazdów będzie musiał spełniać wymagania określone w dwóch aktach wykonawczych: w rozporządzeniu w sprawie szczególnych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów oraz w rozporządzeniu określającym zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach.</p> <p>Badania poza stacją kontroli pojazdów będą stanowiły część systemu badań technicznych pojazdów, w konsekwencji będą one podlegały nadzorowi wykonywanemu przez podmiot wskazany w ustawie.</p> <p>Ustawa zapewnia zgodne z dyrektywą warunki dla przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				Aby uniknąć wątpliwości interpretacyjnych w powyższym zakresie, przepis art. 81 ust. 16 został doprecyzowany poprzez zapisanie, że przeprowadzanie badań technicznych ciągników i przyczep rolniczych poza stacją będzie możliwe po spełnieniu warunków dotyczących wyposażenia, o których mowa w przepisach stosownego rozporządzenia.
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 18)	MSWiA	powstaje pytanie o zasadność ujętej w nim regulacji. Należy bowiem wskazać, że obowiązek określony w art. 66 ust. 2 ma charakter samoistny, tak samo jak obowiązek poddania pojazdu badaniu technicznemu, zatem są one niezależne, w związku z czym ust. 18 w proponowanym brzmieniu jest zbędny;	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
		RCL	Wątpliwości budzi ratio legis projektowanego art. 81 ust. 18 ustawy, zgodnie z którym wykonanie badania technicznego nie zwalnia właściciela lub posiadacza pojazdu od obowiązku, o którym mowa w art. 66 ust. 2 ustawy, tj. obowiązku utrzymywania w należytym stanie urządzeń i wyposażenia pojazdu. W ocenie RCL projektowany przepis nie zawiera wartości normatywnej. Poza tym przepis ten, w kontekście przepisu art. 66 ust. 2 ustawy jest nadmiarowy (superfluum), a co za tym idzie skutkuje niepotrzebną „inflacją prawa”. Tym samym, w ocenie RCL, przepis ten należy usunąć.	<u>Uwaga uwzględniona</u>
	1 pkt 15 lit. a (art. 81 ust. 20)	MSZ	Zwracam uwagę również na kwestię zakresu delegacji ustawowych. Duża część przepisów dyrektywy 2014/45/UE ma zostać wdrożona za pomocą aktów wykonawczych, dlatego szczególnie istotne jest właściwe określenie zakresu ich delegacji. Przykładowo niejasne jest czy w zakresie delegacji z projektowanego art. 81 ust. 20 dotyczącej przedmiotu, zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów mieści się również wydawanie osobom, które przedstawiły pojazd do badania, świadectw zdatności do ruchu drogowego, co jest	<u>Uwagi częściowo uwzględnione</u> Delegacja w art. 81 ust. 20 została doprecyzowana w zakresie wzorów dokumentów. Wydawanie świadectwa zdatności do ruchu drogowego będzie uregulowane w art. 84 ust. 1a, który stanowi, że diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>konieczne ze względu na art. 8 ust. 2 ww. dyrektywy (kwestia ta nie została uregulowana bowiem na poziomie ustawy).</p> <p>Ta sama wątpliwość dotyczy np. art. 11 ust. 3 dyrektywy 2014/45/UE i nałożonego na stacje kontroli pojazdów wymogu okresowej kalibracji przyrządów służących do badań, które to wymaganie powinno znaleźć się zgodnie z tabelą zgodności w akcie wykonawczym wydanym na podstawie projektowanego art. 86k, czy art. 86 ust. 20 i wymagań określonych w załączniku II do ww. dyrektywy odnoszących się do zawartości świadectwa zdatności do ruchu drogowego (tu należy zwrócić uwagę też na to, że świadectwo takie będą wydawać stacje kontroli pojazdów, a zatem również podmioty prywatne, w związku z czym dodatkowego wyjaśnienia wymaga kwestia obowiązku stosowania przez nie przepisów zawierających jedynie „wzory” określonych dokumentów; ta sama sytuacja odnosi się też do projektowanego art. 86y ust. 1 pkt 7 i art. 13 ust. 2 dyrektywy 2014/45/UE dotyczącego świadectwa spełniania wymogów w zakresie kompetencji i wykształcenia).</p>	<p>technicznym po przeprowadzeniu badania.</p> <p>Zgodnie z art. 86k, szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów zostaną określone rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu. W rozporządzeniu tym zostaną również określone wymogi okresowej kalibracji przyrządów służących do badań. Wzory dokumentów zawarte w rozporządzeniach wykonawczych, będą uwzględniać wymogi określone w dyrektywie, w szczególności dotyczy to wymogów dla zawartości świadectwa zdatności do ruchu drogowego określone w załączniku II dyrektywy.</p>
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 82)	MC	<p>wątpliwości budzi czy badanie rozszerzone jest innym (trzecim) rodzajem badania technicznego, czy też jest podrodzajem badania okresowego. Jeżeli jest innym - jaki jest cel takiego podziału, a jeżeli jest podrodzajem badania okresowego, zmianie powinno ulec brzmienie ust. 2. Różnica bowiem pomiędzy badaniem rozszerzonym a okresowym polega na tym, iż ten pierwszy dotyczy badania używanego tramwaju albo trolejbusu sprowadzonego z zagranicy, które trzeba przeprowadzić przed dopuszczeniem go do ruchu.</p> <p>Takiego rozróżnienia (czyli wprowadzenia pojęcia „badania rozszerzonego”) nie przewiduje się dla pojazdów (art. 81), choć i w tym przypadku przewiduje się obowiązek przeprowadzenia badania technicznego przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium kraju (w tym przypadku jest to „okresowe badanie techniczne po raz</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>W dotychczasowych przepisach wyróżnia się „badanie rozszerzone”, które przeprowadza się przed dopuszczeniem do ruchu sprowadzonego z zagranicy tramwaju. Trolejbusy i tramwaje to pojazdy o szczególnym charakterze, dla badania których jest wymagana inna – specjalistyczna wiedza – a także sam zakres i sposób przeprowadzania ich badań różni się. Dla zachowania systematyki ustawodawca zdecydował się na przeniesienie badań technicznych tramwajów i trolejbusów z poziomu aktu wykonawczego na poziom ustawy, jednakże ich specyfika wskazuje na zasadność zachowania</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			pierwszy").	dotychczasowego rozróżnienia.
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 82 ust. 9 pkt 3 lit. b)	RCL	Projekt ustawy kilkakrotnie przekazuje do uregulowania w rozporządzeniu kwestie związane z określeniem wzoru pieczętek (zob. art. 82 ust. 9 pkt 3 lit. b czy art. 86k ust 1 pkt 3 lit. c czy art. 86y ust. 3 pkt 4 ustawy), jednakże nie odnoszą się do nich żadne inne przepisy ustawy. W tym miejscu należy podkreślić, że ustrojodawca zastrzegł w przypadku rozporządzenia, iż jego celem ma być „wykonanie ustawy” (por. wyrok TK z 14 kwietnia 2014 r., sygn. akt U 8/13). Cel ten może być zrealizowany jedynie w sytuacji, w której bezpośrednio w samej ustawie są zamieszczone wszystkie zasadnicze elementy danej regulacji prawnej. Upoważnienie musi być sformułowane „tak, aby odsyłało do uregulowania w rozporządzeniu tylko te sprawy, które są już ogólnie unormowane w ustawie” (por. wyrok TK z 18 września 2006 r., K 27/05, OTK-A 2006, Nr 8, poz. 105), nie może więc być upoważnieniem blankietowym, tzn. pozostawiającym organowi upoważnionemu „możliwość samodzielnego uregulowania całego kompleksu zagadnień, co do których w tekście ustawy nie ma żadnych bezpośrednich uregulowań ani wskazówek” (np. orzeczenie TK z 22 września 1997 r., sygn. akt K 25/97, wyrok TK z 16 stycznia 2007 r., sygn. akt U 5/06). Przenosząc powyższe uwagi na grunt opiniowanego projektu należy zauważyć, że brak jest w nim jakichkolwiek przepisów o charakterze materialnym, odnoszących się do pieczęci. Z tego względu zawarte w projekcie upoważnienia ustawowe we wskazanym zakresie mają charakter blankietowy. Powyższe uwagi odnieść należy również do upoważnienia zawartego w projektowanym art. 86l ust. 4 pkt 5 ustawy dotyczącego „zasad i warunków współpracy przy wykonywaniu badań technicznych pojazdów innej służby niż właściwa dla komórki organizacyjnej przeprowadzającej badanie”. Projekt ustawy nie reguluje bowiem w żaden sposób takiej współpracy w przepisach	<u>Uwaga uwzględniona w zakresie wzorów pieczętek.</u> <u>W zakresie badań technicznych pojazdów służb –</u> przepis materialny uwzględnił obecny stan prawny w tym przedmiocie, który to nie ulegnie zmianie w projekcie.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			materialnych. Ponadto zauważa się, że aby projektowany art. 86l ust. 4 pkt 5 ustawy odpowiadał wymogom stawianym upoważnieniom ustawowym przez art. 92 ust. 1 Konstytucji RP, powinien on zostać uzupełniony o szczegółowe wytyczne.	
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 83)	KPRM	<p>Projektowany art. 83 zakłada, iż właściciel lub posiadacz pojazdu przed rozpoczęciem badania technicznego pojazdu będzie dodatkowo zobowiązany (oprócz opłaty za badanie i opłaty ewidencyjnej) do uiszczenia opłaty w wysokości maksymalnie równoważności w złotych 2 euro przeznaczonej na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów. Utworzenie ww. funduszu celowego zakłada projektowany Rozdział 6. W Uzasadnieniu projektu wskazuje się, że „<i>mając na uwadze konieczność pozyskania środków na skonstruowanie i niezawodne funkcjonowanie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce oraz zapewnienie sprawnego gromadzenia kapitału, w tym przypadku opłaty przeznaczonej na nadzór nad systemem badań technicznych, zasadne jest stworzenie funduszu celowego - Funduszu Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów. Stworzenie ww. funduszu ma zagwarantować pełną transparentność gromadzenia oraz wydatkowania środków. Funkcjonowanie takiego przejrzystego funduszu skutkować ma również utrzymaniem zaufania obywateli do organów administracji publicznej na należytych poziomach. Zapewnić ma także przeznaczenie danych środków na jeden konkretny cel</i>”.</p> <p>Biorąc powyższe pod uwagę, a także zważywszy na fakt, iż wydatki Funduszu będą przeznaczone na finansowanie wydatków związanych z utworzeniem, rozwojem i funkcjonowaniem systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zatrudnienie, wyszkolenie oraz szkolenie okresowe odpowiedniej liczby pracowników; • budowę i utrzymanie stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego; • utworzenie i prowadzenie: rejestru stacji kontroli pojazdów; rejestru diagnostów; systemu pozwalającego na analizę wyników badań technicznych i podejmowanie odpowiednich 	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Po ponownej analizie projektowanych przepisów stwierdzono, że stworzenie i funkcjonowanie kolejnego funduszu celowego działającego na gruncie tej samej ustawy – Prawo o ruchu drogowym będzie się wiązać ze znacznymi komplikacjami. Projektodawca dokonał konwersji tego rozwiązania, nadając opłacie przeznaczonej na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów charakter jedynie zindywidualizowany oraz bezpośredni, tj. opłaty, bez zastosowania regulacji dotyczących funduszy celowych. Dyrektywa 2014/45/UE nie nakłada obowiązku uiszczenia przez obywateli skonkretyzowanej należności na posiadaczy bądź użytkowników pojazdów w związku z implementacją ww. aktu prawnego. Jednakże mając na uwadze szereg nowych zadań, jakie w związku z przedmiotową implementacją zostały nałożone na RP, a przede wszystkim cel jaki przewiduje przedmiotowa dyrektywa, niezbędne jest pozyskanie środków na wdrożenie tych instrumentów. Rozwiązanie to było analizowane na wielu płaszczyznach zarówno w obszarze finansowym, jak i administracyjnym. Mając na uwadze stan funkcjonującego systemu badań technicznych pojazdów, jego patologie, należy</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>działań kontrolnych i nadzorczych nad stacjami kontroli pojazdów, wydaje się, iż obciążenie obywateli koniecznością finansowania realizacji ww. zadań wymaga ponownego szczegółowego przeanalizowania. Nie wydaje się jednocześnie, iż wdrażana 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 nakładała taki obowiązek.</p> <p>Uwzględniając przyjęty tok rozumowania - wyjaśnienia wymaga ponadto dlaczego Transportowy Dozór Techniczny oraz stacje kontroli pojazdów nie będą partycypowały finansowo w utworzeniu i prowadzeniu: rejestru stacji kontroli pojazdów; rejestru diagnostów; systemu pozwalającego na analizę wyników badań technicznych i podejmowanie działań kontrolnych i nadzorczych nad stacjami kontroli pojazdów.</p>	<p>uskutecznić rozwiązania wiążące się z ponoszeniem kosztów, ale będące swoistym gwarantem prawidłowości przeprowadzania badań technicznych w Polsce, a tym samym narzędziem służącym do osiągnięcia celów postawionych przez UE.</p> <p>Transportowy Dozór Techniczny oraz prowadzone przez niego stacje kontroli pojazdów w pełni będą partycypować w finansowaniu zadań wynikających z reformy systemu badań technicznych pojazdów. Wszelkie opłaty pobierane z tytułu wykonywania ww. zadań wskazane w projekcie ustawy – Prawo o ruchu drogowym gromadzone będą na odrębnym rachunku Transportowego Dozoru Technicznego, z którego finansowane będą wszelkie zadania związane z zapewnieniem podniesienia jakości badań technicznych pojazdów. Nadwyżka środków, zgromadzonych a niewydatkowanych na realizację zadań wskazanych w ustawie w wysokości 30 %, przekazywana będzie do budżetu skarbu państwa.</p>
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 83 pkt 3)	RCL	Zgodnie z brzmieniem projektowanego art. 83 ustawy badanie techniczne pojazdu przeprowadza się po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza m.in. opłaty ewidencyjnej (pkt 3). Ponieważ zmiany w obecnie obowiązujących przepisach nie obejmują art. 80d ustawy odnoszącego się do opłat ewidencyjnych, należy uznać, że opłata przewidziana w art. 83 pkt 3 ustawy ma odmienny od nich charakter. Z tego względu w ocenie RCL należy uzupełnić projekt poprzez dodanie regulacji szczegółowo odnoszących się do ww. opłaty albo wprowadzić odpowiednie zmiany w ustawie.	<p><u>Uwaga uwzględniona</u></p> <p>Należy wyjaśnić, że opłata ewidencyjna określona w art. 83 pkt 3 to opłata stanowiąca przychód Funduszu – Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców, określona dotychczasowymi przepisami.</p> <p>Uwaga RLC zasadna jest w zakresie konieczności zmiany art. 80d ust. 4 pkt 2, czyli zastąpienia dotychczasowego art. 82 ust. 2 na art. 83 pkt 3.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 1 i 2)	MSWiA	proponuje się następujące brzmienie ust. 1 i 2: <i>„1. Organ dokonujący rejestracji pojazdu wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdu. 2. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, następny termin badania technicznego diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym po stwierdzeniu pozytywnego wyniku tego badania, a na żądanie osoby przedstawiającej pojazd do badania również w dowodzie rejestracyjnym tego pojazdu.”</i>	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Intencja przedstawionych zapisów została uwzględniona w projekcie, jednakże w nieco innym brzmieniu.
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 3)	MSWiA	w proponowanym brzmieniu przepis jest nieczytelny. Nie jest bowiem jasne, co ma wynikać z faktu uznania, że badanie techniczne zostało przeprowadzone w wyznaczonej dacie. W związku z tym przepis ten należy doprecyzować nadając mu następujące brzmienie: <i>„3. W przypadku wykonania okresowego badania technicznego nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania, następny termin badania technicznego wyznacza się licząc od tej daty.”</i> ,	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Art. 84 ust. 3 projektu jest swego rodzaju „gratyfikacją” dla właścicieli lub użytkowników pojazdów przestrzegających wyznaczonych terminów badań technicznych. Jeśli właściciel bądź użytkownik pojazdu nie będzie mógł z przyczyn niezależnych od siebie przedstawić pojazdu do badania technicznego w terminie wyznaczonym, może on przedstawić pojazd do badania 30 dni przed tym terminem. Wcześniejsze poddanie pojazdu badaniu (ale tylko do 30 dni), nie wpływa na skrócenie uprzednio wyznaczonego terminu badania i powoduje zachowanie uprzednio wyznaczonego terminu. Dzięki temu rozwiązaniu właściciel lub posiadacz pojazdu zachowuje terminy pomiędzy kolejnymi badaniami, w konsekwencji nie musi on ponosić dodatkowych opłat za badanie. Nadmienić należy, iż przepis ten jest urzeczywistnieniem zasady elastyczności w przypadku wyznaczania terminów badań technicznych pojazdów, do wdrożenia której zobowiązuje wdrażana dyrektywa

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				2014/45/UE.
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 84 ust. 5)	KPRM	Zgodnie z projektowanym art. 84 ust. 5 „w przypadku przedstawienia pojazdu do okresowego badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego, okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, z wyłączeniem ciągników rolniczych, przyczep rolniczych, czterokołowców lekkich, motorowerów i pojazdów, o których mowa w art. 78a”. Proponuje się uzupełnić Uzasadnienie projektu o wskazanie merytorycznych powodów przyjęcia ww. wyłączeń ze stosowania powyższych przepisów.	<u>Uwaga nieaktualna</u> Zrezygnowano z przepisu art. 84 ust. 5.
		MSWiA	należy wskazać, że z uzasadnienia do tego przepisu na str. 10 wynika, że konieczność poddania pojazdu okresowemu badaniu technicznemu na stacji kontroli Transportowego Dozoru Technicznego po przekroczeniu o ponad 30 dni wyznaczonego terminu tego badania jest w istocie karą, albowiem z innych przepisów nie wynika, aby zakres badań technicznych przeprowadzanych po terminie był inny niż przy jego dotrzymaniu. Z kolei w innym miejscu uzasadnienia, na str. 11, oraz w pkt 11 Oceny skutków regulacji stwierdza się, że ma to dyscyplinować posiadaczy do poddawania pojazdów badaniom technicznym w wyznaczonym terminie. Należy jednak podkreślić, że niejednokrotnie niedotrzymanie terminu badania technicznego wynika nie tyle z uchylania się od obowiązku, co z przyczyn obiektywnych, jak np. choroba, wyjazd zagraniczny lub naprawa (remont) pojazdu, w czasie których upływa niekiedy znacznie więcej niż ponad 30 dni od wyznaczonego terminu badania. Zasadnym jest poddanie analizie zagadnienia, dlaczego w takich przypadkach badanie techniczne miałyby być przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, których, jak można się domyślać, nie będzie zbyt wiele na obszarze kraju. Kolejnym argumentem wskazującym na konieczność analizy projektowanych rozwiązań jest podniesienie poziomu jakości badań	<u>Uwaga uwzględniona</u> Zrezygnowano z przepisu art. 84 ust. 5.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>technicznych pojazdów przeprowadzanych na podstawowych i okręgowych stacjach kontroli pojazdów. Skoro więc będzie wyższa jakość tych badań, również nie ma uzasadnienia dla poddawania „przeterminowanemu” okresowemu badaniu technicznemu na stacji Transportowego Dozoru Technicznego, a ewentualnie można rozważyć zasadność przeprowadzania okresowego badania technicznego na stacji Transportowego Dozoru Technicznego z powodu przekroczenia wyznaczonego terminu, jeżeli owo przekroczenie byłoby znaczące, np. ponad 12 miesięcy albo ponad 100% wyznaczonego terminu, co w pewnym sensie uzasadniałoby konieczność przeprowadzenia bardziej wnikliwego badania okresowego;</p>	
	<p>art. 1 pkt 15 lit. a (art. 85 ust. 1)</p>	<p>MC</p>	<p>projektowany przepis posługuje się pojęciem „oczywista nieprawidłowość”. Jest to bardzo nieprecyzyjne i nieostre określenie, które w praktyce będzie podlegało wykładni i uznaniowości Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego i od tej wykładni będzie zależało m.in. to, czy właściciel lub posiadacz pojazdu będzie obowiązany do pokrycia kosztów przeprowadzenia ponownego badania technicznego (ust. 3). Użycie takiego pojęcia stwarza niepewność co do prawa i w konsekwencji może prowadzić do niekorzystania z tej instytucji przez właścicieli i posiadaczy w obawie przed dodatkowymi kosztami.</p> <p>Z tego względu proponuje się ponowną analizę wskazanego zagadnienia, w tym rozważenie możliwości wykorzystania w tym zakresie powiązania z rejestrem badań technicznych lub centralną ewidencją pojazdów, rozważenie dlaczego oczywistej nieprawidłowości w wydany zaświadczeniu nie powinien poprawić podmiot, który ją spowodował, wykorzystując do tego mechanizmy już obowiązujące. Dodatkowo regulacja nie precyzuje, co następuje w efekcie przeprowadzenia ponownego badania technicznego (poprawienie poprzedniego zaświadczenia, czy też wydanie nowego zaświadczenia - a w tym przypadku, czy poprzednie zaświadczenie traci ważność) i jakie przepisy stosuje się odpowiednio do</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Ponowne badanie techniczne pojazdu mające na celu ocenę „oczywistej nieprawidłowości” będzie przeprowadzone w Centrach Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego. Sam charakter tych jednostek oraz poziom wiedzy i doświadczenia pracowników w nich zatrudnionych (diagności z najwyższymi kwalifikacjami posiadający także specjalistyczne szkolenie przeprowadzane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego) daje rękojmię prawidłowej oceny stanu faktycznego w związku z uzupełnionym zaświadczeniem o przeprowadzonym badaniu technicznym pod kątem ww. oczywistej nieprawidłowości.</p> <p>Przy wykonywaniu swoich uprawnień w zakresie przeprowadzania ponownego badania technicznego pojazdu Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie korzystał z informacji zgromadzonych w</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			przeprowadzenia tego badania.	centralnej ewidencji pojazdów. Zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu zawierające nieprawidłowości nie mogą być poprawione przez podmiot, który wydał ww. zaświadczenie, bowiem rozwiązanie to mogłoby inicjować po stronie przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów szereg praktyk sprzecznych z prawem. Implikowałoby to z kolei obniżenie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 85 ust. 3)	MC	zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 82 badania techniczne przeprowadza się po uiszczeniu określonych opłat. Propozycja zawarta zaś w art. 85 ust. 3 stanowi, że niezasadne wystąpienie o przeprowadzenie ponownego badania technicznego będzie skutkowało koniecznością pokrycia kosztów tego badania. Powstaje zatem wątpliwość, w którym momencie będą pobierane opłaty w przypadku ponownego badania technicznego - przed badaniem, czy po badaniu, kiedy to Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego faktycznie będzie mógł stwierdzić, czy doszło do nieprawidłowości, czy nie.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. a (art. 85 ust. 3)	KPRM	Proponuje się doprecyzować projektowany art. 85 ust 3, poprzez wskazanie, iż w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości lub niezgodności, ponowne badanie techniczne przeprowadzane jest na koszt stacji kontroli pojazdów (podstawowej lub okręgowej), która wydała zaświadczenie.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Mając na względzie cel reformy funkcjonującego systemu badań technicznych pojazdów projektodawca dokonał zmian w przedmiotowym zapisie. 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

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami ustawy, koszty przeprowadzonego badania technicznego pokrywa właściciel lub posiadacz pojazdu w przypadku:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) braku stwierdzenia nieprawidłowości lub niezgodności, b) przeprowadzenia badania na wniosek organu rejestrującego, w wyniku którego potwierdzone zostaną nieprawidłowości stanowiące podstawę skierowania na badanie. <p>W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podczas wykonywania badania technicznego przez diagnostę zatrudnionego w stacji kontroli pojazdów prowadzonej przez przedsiębiorcę posiadacz lub właściciel pojazdów nie będą musieli uiścić opłaty (pokryta ona zostanie przez środki zgromadzone celem sprawowania nadzoru), a organ nadzoru podejmie właściwe czynności kontrolne.</p>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 1)	MC	wątpliwości budzi, czy dodanie nowych „stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego”, od strony redakcyjno-legislacyjnej, nie powinno skutkować zmianą brzmienia art. 80ba ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Podjęto decyzję o utworzeniu nowej kategorii: Centra Badawcze Transportowego Dozoru Technicznego.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		KPRM	<p>Projekt zakłada nowy podział stacji kontroli pojazdów, poprzez jego uzupełnienie o stacje kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, które przejmą m.in. część zadań realizowanych obecnie przez okręgowe stacje kontroli pojazdów. W Uzasadnieniu czytamy, iż „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 przez właściwy organ nadzoru. Będą one stanowić swego rodzaju „stacje wzorcowe” z uwagi na wysoko wykwalifikowaną kadrę pracowniczą oraz ich wyposażenie w urządzenia kontrolno - pomiarowe dostosowane do postępu technologicznego. Czynniki te będą przykładem dla przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w tym zakresie. (...) Ustawodawca zdecydował się powierzyć stacjom 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”.</p> <p>Należy wskazać, iż dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE, nie wskazuje potrzeby powoływania prowadzonych przez organy nadzoru stacji kontroli pojazdów. Dlatego szczegółowego wyjaśnienia wymaga, czy analizowany był inny model stworzenia efektywnego nadzoru nad systemem kontroli pojazdów - bez tworzenia nowej struktury skp.</p> <p>Ponadto przyjęcie takiego rozwiązania powoduje konieczność poniesienia dużych wydatków na utworzenie sieci stacji TDT, a</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zakres przedmiotowy stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego (obecnie Centra Badawcze Transportowego Dozoru Technicznego) został wyraźnie rozdzielony i obecnie stacje te nie realizują zadań właściwych dla stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez przedsiębiorców. Dyrektywa 2014/45/UE nie nakłada na projektodawcę obowiązku tworzenia stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez Transportowy Dozór Techniczny. Jakkolwiek wyraźnie przewiduje taką możliwość wskazując w samej definicji stacji kontroli pojazdów, iż może być to podmiot o charakterze publicznym. Ponadto, w art. 14 ust. 13 wskazane jest wyraźnie, iż stacje kontroli pojazdów prowadzone bezpośrednio przez właściwy organ zwolnione są z wymogów dotyczących upoważnienia i nadzoru w przypadku, gdy organ nadzoru stanowi część organu właściwego. Implikując, Dyrektywa 2014/45/UE przewiduje możliwość prowadzenia stacji kontroli pojazdów przez organ właściwy – w tym przypadku Transportowy Dozór Techniczny. Mając na uwadze obecnie funkcjonujący system badań technicznych, jego braki oraz szerzące się praktyki, które prowadzą do łamania prawa i zagrożenia życia oraz zdrowia ludzkiego. Prowadzenie stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego (Centra Badań) stanowi swoisty gwarant właściwej konwersji systemu badań</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>następnie corocznie ponoszenia kosztów związanych z ich utrzymaniem. Widząc ten problem projektodawca w art. 6 projektu ustawy zakłada, iż nawet do dnia 1 stycznia 2023 r. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może realizować powyższe zadania, na okręgowej stacji kontroli pojazdów na podstawie umowy zawartej z przedsiębiorcą prowadzącym taką stację. Nie jest oczywiste i dlatego wymaga wyjaśnienia, czy przedsiębiorcy będą posiadali wystarczającą „bazę techniczną” do realizacji zadań przypisanych stacjom TDT. Ponadto projekt ustawy nie określa trybu wyboru przez Dyrektora TDT takiej stacji - jedynie w Uzasadnieniu wskazano, iż „podstawę będzie stanowić umowa zawarta z przedsiębiorcą, który prowadzi okręgową stację kontroli pojazdów z zastosowaniem przepisów ustawy o zamówieniach publicznych”.</p>	<p>technicznych pojazdów w RP, a także likwidację jego rudymenarnych mankamentów. Rzetelna realizacja zadań wskazanych w dyrektywie możliwa jest dzięki kompleksowemu funkcjonowaniu systemu zapewnieniu prawidłowej jakości pojazdów, którego elementem są stacje kontroli pojazdów prowadzonych przez organ właściwy (Transportowy Dozór Techniczny). Wykonywać one będą zdania o szczególnym charakterze, do których nie są przystosowane ani w zakresie kadrowym ani też w zakresie technicznym stacje kontroli pojazdów prowadzone przez przedsiębiorców, a dające rękojmię osiągnięcia celu stawianego przez dyrektywę 2014/45/UE – podniesienie jakości badań technicznych pojazdów, podniesienie poziomu bezpieczeństwa, a w efekcie końcowym osiągnięcie „strefy zero” w 2050 r. Stacje kontroli pojazdów prowadzone przez Transportowy Dozór Techniczny będą narzędziem wykonawczym do sprawowania scentralizowanego nadzoru nad systemem badań technicznych. Wskazać w tym miejscu należy, iż projektodawca wzorował się na rozwiązaniach funkcjonujących w innych europejskich państwach. Dla przykładu, holenderskie RDW, fińskie TRAFI czy też Szwedzka Agencja Transportowa. Każdy z powyższych organów właściwych w obszarze badań technicznych pojazdów prowadzi pod własną egidą stacje kontroli pojazdów. Tylko takie rozwiązanie, tj. funkcjonowanie w kraju stacji kontroli pojazdów (Centrów Badań) zezwoli na stworzenie szczelnego i</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>niezawodnego systemu badań technicznych pojazdów. Nadmienić należy, iż analizowane były na tej płaszczyźnie inne rozwiązania z uwzględnieniem przesłanek merytoryczno-technicznych, finansowych oraz administracyjnych (pełna analiza w pkt 2 OSR) i w konsekwencji dokonanej analizy przedmiotowe rozwiązanie jest jak najbardziej właściwe.</p> <p>Funkcjonowanie stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego pokrywane będzie ze środków stanowiących przychód przeznaczony na system zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów. Transportowy Dozór Techniczny jest jednostką samofinansującą się, koszty wykonywanych zadań pokrywa ze zgromadzonych przez siebie środków i nie pobiera żadnych środków finansowych z budżetu państwa.</p> <p>Dzień 1 stycznia 2023 r. stanowi datę od kiedy organ nadzoru jest zobligowany wykonywać zadania wskazane w załączniku V implementowanej dyrektywy. Stacje kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego (Centra Badawcze) stanowią instrument do sprawowania rzetelnego nadzoru, dlatego proces tworzenia przedmiotowych stacji – z uwagi na swoją złożoność techniczną i logistyczną, a także z uwagi na sfinansowanie ich powstania – zostanie zakończony najpóźniej 1 stycznia 2023 r. Jest to termin maksymalny, od kiedy nadzór nad stacjami kontroli pojazdów zostanie wykonywany w sposób wskazany w</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>dyrektywie.</p> <p>Do 1 stycznia 2023 r. swoje zadania Transportowy Dozór Techniczny będzie wykonywał za pomocą okręgowych stacji kontroli pojazdów. Do procedury zawarcia umowy pomiędzy przedsiębiorcą a Transportowym Dozorem technicznym zastosowane będą przepisy ustawy o zamówieniach publicznych. Oczywiście okręgowe stacje kontroli pojazdów nie dysponują pełną „bazą techniczną” służącą do wykonywania badań przeznaczonych do właściwości Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego. Dlatego w toku „okresu dostosowawczego” Transportowy Dozór Techniczny doposaży okręgowe stacje kontroli pojazdów wyspecjalizowane wyposażenie kontrolno – pomiarowe, które zezwoli na wykonywanie zadań wskazanych w ustawie w ramach organu właściwego do praw badań technicznych. Jednak podkreślić należy, iż wszelkie wszystkie zadania w sposób kompletny Transportowy Dozór Techniczny będzie mógł wykonywać dopiero w swoich Centrach Badawczych, bowiem dopiero tam będzie mogła być zainstalowana cała wyspecjalizowana aparatura kontrolno – pomiarowa.</p>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 1 pkt 3)	MRiF (2)	Wątpliwości budzi wprowadzona w art. 86 ust. 1 pkt 3, koncepcja tworzenia stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. Zdaniem projektodawcy stacje należące do TDT stanowiłyby „stacje wzorcowe” dla pozostałych stacji które mają być przykładem dla przedsiębiorców prowadzących działalność	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>gospodarczą w tym zakresie. Ponadto stacje te przeprowadzałyby badania techniczne pojazdów, których posiadacze przekroczyliby termin przeprowadzenia badań technicznych powyżej 30 dni. W mojej ocenie pomysł ten nie wpisuje się dostatecznie w istotę systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów.</p> <p>Utworzenie tego typu jednostek wiązać się będzie z koniecznością poniesienia znacznych kosztów inwestycyjnych. Równocześnie przedsięwzięcie to może okazać się nierentowne. Ponadto tworzenie państwowych stacji kontroli pojazdów, które miałyby konkurować ze stacjami prowadzonymi przez przedsiębiorców, kłóci się z wynikającą z Konstytucji RP, zasadą subsydialności państwa.</p> <p>Niezależnie od powyższego należy wskazać, iż wbrew intencjom projektodawcy wątpliwe jest aby właściciele SKP zainteresowani byłiby wdrożeniem „wzorcowych rozwiązań”, które funkcjonowałyby w SKP prowadzonych przez TDT. Należy zauważyć, iż stacje kontroli pojazdów prowadzone są w większości przez niezależnych przedsiębiorców, którzy wykonują działalność gospodarczą na własny rachunek i ryzyko, do nich należy decydowanie o sposobie funkcjonowania danego przedsiębiorstwa. Wobec powyższego wątpliwym jest aby sam fakt istnienia „wzorcowych stacji” nakłonił, właścicieli SKP do przyjęcia stosowanych tam rozwiązań w prowadzeniu własnego przedsiębiorstwa. Należy zatem dojść do przekonania, iż koncepcja ta, z uwagi chociażby na fakt, iż projektodawca nie przewidział żadnego systemu zachęt dla SKP do przyjęcia „ wzorcowych rozwiązań ” nie została poddana należytej analizie.</p> <p>Wątpliwości budzi także obowiązek przeprowadzania badań przez właścicieli którzy spóźnili się z terminem wykonania badań powyżej 30 dni jedynie w stacjach TDT. Jakkolwiek w projekcie nie wskazano dokładnej liczby planowanych do utworzenia stacji, jednakże należy oczekiwać, iż będzie to niewielka liczba. Wobec powyższego mogą</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>pojawić się trudności z dostępnością tego typu stacji dla obywateli. Ponadto należy wskazać, iż dostarczenie pojazdu do stacji kontroli wiązało by się z poruszaniem się po drogach publicznych, na znacznych dystansach pojazdu nie posiadającego badań technicznych. Łączyło by się to z narażeniem zarówno kierującego jak i pozostałych uczestników ruchu drogowego na ryzyko udziału wypadku związanym ze stanem technicznym pojazdu. Ma to zasadnicze znaczenie, zwłaszcza w kontekście wykonywania obowiązków pracowniczych i odpowiedzialności pracodawcy za zapewnienie bezpiecznych i higienicznych warunków pracy pracownikowi, w przypadku gdy polecenie dostarczenia pojazdu do właściwej SKP wydałby pracodawca. Ponadto niezależnie od powyższego kierujący pojazdem naraziłby się na odpowiedzialność wykroczeniową. Równocześnie nie bez znaczenia pozostaje kwestia odpowiedzialności ubezpieczeniowej za spowodowanie wypadku pojazdem bez ważnych badań technicznych.</p>	
	Art. 86 ust. 1 i 4	RCL	Brak jest przepisów określających jak będzie wyglądać rozmieszczenie na obszarze państwa stacji kontroli TDT.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 2 pkt 3)	MSZ	<p>Wyjaśnienia wymaga ponadto kwestia przeprowadzania badań przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami określonymi w art. 86 ust. 2 pkt 1 - projektowany art. 86 ust. 2 pkt 3 (zmiana nr 15) wskazuje bowiem, że podstawowa stacja kontroli pojazdów przeprowadza badania takich przyczep, o ile spełnia wymagania ustanowione w przepisach wydanych na podstawie art. 86k w zakresie długości stanowiska kontrolnego. Brak jest natomiast określenia kto wykonuje takie badania w stosunku do takich przyczep w przypadku, gdy podmiot ten nie spełnił ww. wymagań. Kwestia ta jest istotna z punktu widzenia właściwego zastosowania dyrektywy 2014/45/WE.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Jeżeli podstawowa stacja kontroli pojazdów nie spełnia wymagania w zakresie długości stanowiska kontrolnego, badanie takich przyczep może być przeprowadzone na okręgowej stacji kontroli pojazdów, stosownie do art. 86 ust. 3 pkt 1.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 2 i 3)	MRiF	<p>Podkreślenia wymaga również, że w stosunku do obowiązujących przepisów pogorszeniu ulegnie sytuacja przedsiębiorców prowadzących okręgowe stacje kontroli pojazdów, poprzez ograniczenie zakresu przedmiotowego przeprowadzanych na stacjach badań. Zadania w tym zakresie przejmą natomiast stacje kontroli pojazdów TDT.</p> <p>Tego typu działanie wydaje się nie znajdować racjonalnego uzasadnienia. Nie można zgodzić się, że tego typu uprawnienie wynika z przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40A/WE.</p> <p>Zgodnie z art. 12 ust. 2 dyrektywy stacje kontroli pojazdów muszą spełniać wymogi określone przez upoważniające państwo członkowskie, aby spełnić minimalne wymogi zarządzania jakością. Stacje kontroli pojazdów muszą zapewniać obiektywność i wysoką jakość badań zdatności do ruchu drogowego.</p> <p>Należy podkreślić, że ww. normy musi spełniać każda stacja kontroli pojazdów, bez względu na podmiot ją prowadzący.</p> <p>Aktualnie okręgowe stacje muszą posiadać specjalistyczny sprzęt do wykonywania badań pojazdów, które zastrzeżone są wyłącznie dla tych stacji, tj.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, 2) pojazdu przeznaczonego do przewozu towarów niebezpiecznych, 	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>3) pojazdu zabytkowego,</p> <p>4) pojazdu marki "SAM",</p> <p>5) pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym,</p> <p>6) 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</p> <p>7) pojazdu dla którego określono dodatkowe wymagania w międzynarodowych porozumieniach dotyczących międzynarodowego transportu drogowego.</p> <p>W związku z tym przedsiębiorcy ponieśli koszty z tego tytułu i nieuprawnionym jest ograniczanie ich działalności w tym zakresie. Zgodnie z art. 22 Konstytucji RP ograniczenie wolności działalności gospodarczej jest dopuszczalne tylko w drodze ustawy i tylko ze względu na ważny interes publiczny. Wydaje się, że prowadzenia stacji kontroli pojazdów przez właściwy organ nadzoru nie można uznać za ważny interes publiczny. Daleko idące wydaje się także stwierdzenie, że stacje kontroli prowadzone przez Dyrektora TDT „będą stanowić swego rodzaju „stacje wzorcowe” z uwagi na wysoko wykwalifikowaną kadrę pracowniczą oraz ich wyposażenie w urządzenia kontrolno-pomiarowe dostosowane do postępu technologicznego”, w szczególności w sytuacji, gdy do 1 stycznia 2023 r. Dyrektor TDT będzie mógł realizować swoje zadania na okręgowej stacji kontroli pojazdów, na podstawie umowy zawartej z przedsiębiorcą prowadzącym taką stację.</p> <p>Ponadto zgodnie z projektowanym art. 86z środki finansowe na budowę i utrzymanie stacji kontroli pojazdów TDT mają dopiero pochodzić z nowoprojektowanego Funduszu Zapewnienia</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów (ZPJBTP). Wobec powyższego należy stwierdzić, że aktualnie funkcjonujące okręgowe stacje kontroli pojazdów posiadają zarówno wykwalifikowaną kadrę pracowniczą jak i wyposażenie w urządzenia kontrolno- pomiarowe dostosowane do postępu technologicznego. W związku z tym nie znajduje się uzasadnienia dla ograniczenia badań wykonywanych przez te stacje na rzecz Dyrektora TDT.</p> <p>Należy także podnieść, że ograniczenie zakresu przedmiotowego działalności wykonywanej przez okręgowe stacje kontroli pojazdów może mieć negatywny wpływ na bieżące funkcjonowanie tych przedsiębiorców (ograniczenie wpływów z wykonywanych badań), a w konsekwencji utrzymanie się na rynku.</p>	
	<p>art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4)</p>	RCL	<p>Z projektowanych regulacji projektu ustawy wynika, że badania techniczne pojazdów będzie się przeprowadzać na podstawowej stacji kontroli pojazdów, okręgowej stacji kontroli pojazdów, a także na stacji kontroli pojazdów TDT, przy czym niektóre rodzaje badań, np. badania techniczne tramwajów i trolejbusów, będą mogły być przeprowadzone jedynie w stacji kontroli pojazdów TDT (art. 86 ust. 1 i 4 ustawy). Brak jest jednak przepisów wskazujących jak będzie wyglądać albo jak powinno wyglądać rozmieszczenie na obszarze państwa stacji kontroli pojazdów TDT, a tym samym nie jest wiadomo ile będzie takich stacji. Powyższe uniemożliwia ocenę dostępności tych stacji dla właścicieli i posiadaczy pojazdów obowiązanych do przedstawiania tych pojazdów do badań technicznych. W tym zakresie konieczne jest przedstawienie wyjaśnień oraz uzupełnienie projektowanych regulacji.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Nieuwzględniona w zakresie badań technicznych trolejbusów i tramwajów.</p> <p>Dla użytkownika bądź posiadacza trolejbusu lub tramwaju pozostaje bez znaczenia rozmieszczenie geograficzne stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego (Centrów Badawczych Transportowego Dozoru Technicznego), bowiem badania te przeprowadza się w infrastrukturze przedsiębiorcy lub użytkownika ww. pojazdów.</p>
	<p>art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 1)</p>	MRiRW	<p>W proponowanym brzmieniu przepisu art. 84 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.) wskazuje się, że „w przypadku przedstawienia pojazdu do okresowego badania technicznego w terminie</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego, okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, z wyłączeniem ciągników rolniczych, przyczep rolniczych, czterokołowców lekkich, motorowerów i pojazdów, o których mowa w art. 78a”. Natomiast jak wynika z brzmienia projektowanego przepisu art. 86 ust. 4 pkt 1 ww. ustawy, na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza się m.in. okresowe badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego.</p> <p>Wyjaśnienia wymaga sytuacja, w której mogą znaleźć się właściciele ciągników rolniczych i przyczep rolniczych, którzy przedstawią pojazdy do okresowego badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego. W przypadku zaistnienia takiej okoliczności należy jednoznacznie wskazać do jakiego rodzaju stacji kontroli pojazdów właściciele ciągników i przyczep rolniczych muszą udać się w celu wykonania badania.</p>	
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 1)	MSWiA	w zakresie dotyczącym nowego brzmienia art. 86 ust. 4 pkt 1 należy wskazać, że przepis zakłada, że na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza się okresowe badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie. Jest to niespójne z projektowanym art. 84 ust. 5, w którym przewiduje się, że do niektórych pojazdów ta reguła nie ma zastosowania;	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86 ust. 4 pkt 1)	MON	projektowane nowe brzmienie art. 86 ust. 4 pkt 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, upoważnia stacje kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego do wykonywania badań technicznych pojazdów	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Badania pojazdów przewożących towary niebezpieczne będą mogły być wykonywane

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	3)		odpowiednio przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych. W Siłach Zbrojnych RP takich stacji nie będzie. W związku z tym, proponuje się upoważnić Okręgowe Wojskowe Stacje Kontroli Pojazdów do wykonywania badań technicznych pojazdów odpowiednio przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych.	również na okręgowej stacji kontroli pojazdów.
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86a)	MC	<p>dodany rozdział 4 przewiduje przeprowadzanie badań technicznych na podstawowej stacji kontroli pojazdów, okręgowej stacji kontroli pojazdów oraz na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego (art. 86 ust. 1). Podstawowe stacje kontroli pojazdów i okręgowe stacje kontroli pojazdów mogą być prowadzone w ramach działalności gospodarczej przez przedsiębiorców i jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami. Podmioty te podlegają wpisowi do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów (art. 86a). Projektowane przepisy nie przewidują ujęcia w żadnym przepisie rejestru zawierającego wykaz stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. Wydaje się, iż w kontekście publikacji, o której mowa w art. 86b ust. 2, jak również ze względu na zadanie, o którym mowa w art. 86j ust. 1, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego powinien dysponować i udostępniać wykaz wszystkich stacji kontroli pojazdów, które mogą przeprowadzać na terenie kraju badania techniczne.</p> <p>Dodatkowo należy zwrócić uwagę, iż obecnie ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (art. 80be) nakłada na organy właściwe do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów obowiązek przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów danych o</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			stacjach. Ponieważ z projektowanych przepisów wynika, iż poza rejestrem przedsiębiorców (...) pozostają stacje kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego powołany przepis wymaga zmiany, która zapewni przekazywanie przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego do ewidencji także danych o tych stacjach. Dysponowanie wykazem wszystkich stacji kontroli pojazdów, o którym powyżej, stanowiłoby w tym przypadku dla Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, ułatwienie w realizacji zadania wynikającego z art. 80be;	
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86a ust. 2)	KPRM	<i>Uzasadnienie</i> projektu nie zawiera argumentacji merytorycznej za rezygnacją z obowiązującego art. 83 ust 2a, który wskazuje zamknięty katalog podmiotów niebędących przedsiębiorcami, które mogą prowadzić stacje kontroli pojazdów. Ponadto wyjaśnienia wymaga, czy przeprowadzono analizę wpływu proponowanego w projekcie art. 86a ust. 2 na funkcjonujące stacje kontroli pojazdów.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Jednostki organizacyjne nie będące przedsiębiorcami stały się podmiotami mogącymi prowadzić stacje kontroli pojazdów. 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.
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86a ust. 6)	MRiF	Nieuzasadnionym wydaje się, odmienne traktowanie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (dalej „TDT”) w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów TDT w stosunku do przedsiębiorców i innych jednostek organizacyjnych, do których stosuje się odpowiednio przepisy odnoszące się do przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. Zgodnie z art. 86a ust. 1 działalność gospodarcza w zakresie	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Na gruncie przedmiotowej uwagi wskazać należy, iż z uwagi na konieczność podkreślenia szczególnego statusu stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez TDT, zwłaszcza specyfiki zadań wykonywanych przez nie, projektodawca proponuje, by ww. stacje kontroli pojazdów nazwać Centrami

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą SDG”. Warunki wykonywania działalności gospodarczej w przedmiotowym zakresie zostały określone, w szczególności w ust. 5 art. 86a. Przedsiębiorcy i inne jednostki organizacyjne obowiązani są spełniać wszystkie warunki określone w ust. 5, podczas gdy w stosunku do Dyrektora TDT w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów TDT, stosownie do regulacji ust. 6 w art. 86a, nie stosuje się przepisów m. in. w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) określenia działalności wykonywanej przez Dyrektora TDT jako działalności regulowanej (art. 86a ust. 1), b) niewykorzystywania środków publicznych w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej (art. 86a ust. 4), c) odpowiedzialności w związku z skazaniem za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe (art. 86a ust. 5 pkt 3). <p>Należy podkreślić, że uprzywilejowane traktowanie Dyrektora TDT w stosunku do innych podmiotów wykonujących działalność w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów może budzić wątpliwości konstytucyjne, w szczególności w zakresie zgodności z art. 32 ustawy z dnia 2 kwietnia 1997 r. - Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. Nr 78, poz. 483, z późn. zm.), który stanowi, że wszyscy są wobec prawa równi. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne. Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny.</p>	<p>Badawczymi TDT. Centra Badawcze TDT będą przeprowadzać badania o szczególnym charakterze, w tym również nowe rodzaje badań (np. badanie techniczne po zmianach konstrukcyjnych pojazdów mające wpływ na środowisko, weryfikacji spalin). Badania te przeprowadzał będzie wysoko wykwalifikowany personel, względem którego wymogi będą znacznie wyższe niż wobec diagnostów zatrudnionych na stacjach kontroli pojazdów. Centra Badawcze TDT będą służyły do wykonywania zadań publicznych przyznanых TDT w drodze ustawy. Ich istotą nie jest osiąganie zysku z prowadzenia działalności gospodarczej, a są utworzone jako instrument służący do realizacji nadrzędnego celu jakim jest zapewnienie podniesienia jakości badań technicznych pojazdów. Zakres kompetencji Centrów Badawczych TDT nie jest kompatybilny z zakresem działań stacji kontroli pojazdów, przez co nie stanowi konkurencji w żadnym aspekcie. Ponadto, z uwagi na szczególnie wysokie wymogi techniczne wiążące się z wysokimi nakładami finansowymi (np. hamownia – 500 tys. zł) podmioty prywatne nie są zainteresowane wykonywaniem badań technicznych leżących we właściwości Centrów Badawczych TDT. Ww. Centra stanowić będą punkty, w których organ właściwy ds. badań technicznych pojazdów przeprowadzał będzie doradczą oraz szkoleniową mającą stanowić wsparcie dydaktyczne oraz techniczne dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				<p>pojazdów, jak i diagnostów. Prowadzenie Centrów nie będzie wymagało wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, gdyż przede wszystkim nie są to stacje kontroli pojazdów sensu stricto a centra badań. Dodatkowo art. 14 ust. 3 implementowanej dyrektywy zwalnia organ właściwy prowadzący stacje kontroli pojazdów (Centrum Badań TDT) z wymogów dotyczących upoważnienia i nadzoru, co na gruncie krajowych przepisów brak konieczności wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz brak nadzoru organu nadrzędnego, którym jest Dyrektor TDT. Działalność TDT w formie Centrów Badań jest narzędziem wykonywania zadań publicznych nałożonych na TDT jako na organ właściwy w drodze ustawy. Dlatego środki publiczne, jakimi gospodaruje TDT, mogą być przeznaczane na funkcjonowanie ww. Centrów, ponieważ stanowić to będzie realizację zadań publicznych. Za bezzasadne należy uznać naruszenie art. 32 Konstytucji RP, zgodnie bowiem ze stanowiskiem prezentowanym przez Romana Hausera w "Sprawy sądowe tych, którym najtrudniej" z art. 32 ust. 1 konstytucji wynika nakaz jednakowego traktowania podmiotów znajdujących się w zbliżonej sytuacji oraz zakaz różnicowania w tym traktowaniu bez przyczyny znajdującej należyte uzasadnienie w przepisie rangi co najmniej ustawowej. Sprawiedliwość wymaga, aby zróżnicowanie prawne podmiotów (ich kategorii) pozostawało</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				w odpowiedniej relacji do różnic w ich sytuacji faktycznej jako adresatów danych norm prawnych. Mając na uwadze powyższe stanowisko oraz zróżnicowany status formalny a także odmienny charakter zadań w przypadku przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz TDT, nie dochodzi do naruszenia art. 32 Konstytucji.
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86c ust. 2)	MC	<p>w zw. z art. 86d ust. 3 - wniosek o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów powinien zawierać wskazany numer REGON.</p> <p>Obowiązek posługiwania tym numerem przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, wynika z art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2016 r. poz. 1068). Ponadto Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, na podstawie art. 80be ust. 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu ustalonym przez ustawę z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, jest obowiązany przekazać do centralnej ewidencji pojazdów dane o przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów, m.in. numer REGON.</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86c ust. 2 pkt 2)	MRiF (2)	<p>W mojej ocenie art. 1 pkt 15 projektu ustawy odnośnie projektowanego art. 86c ust. 2 pkt 2, jak również art. 86u ust. 6 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym należy nadać następujące brzmienie:</p> <p>„2) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym;”,</p> <p>Powyższa zmiana uzasadniona jest faktem, iż identyfikatorem przedsiębiorcy w CEIDG jest NIP, o którym mowa w następnym punkcie (3). Stąd art. 86c ust. 2 pkt 2 pkt 3, jak również art. 86u ust. 6</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>pkt 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym należy nadać następujące brzmienie: „3) numer identyfikacji podatkowej (NIP);”.</p> <p>Uzasadnia to fakt, iż na podstawie art. 16 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, identyfikacja przedsiębiorcy w poszczególnych urzędowych rejestrach następuje na podstawie numeru identyfikacji podatkowej (NIP) oraz NIP jest identyfikatorem przedsiębiorcy w obrocie prawnym i gospodarczym. Należy zauważyć, iż każdy przedsiębiorca jest obowiązany posługiwać się NIP, mówią o tym nie tylko przepisy o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników, ale przede wszystkim przepisy ustawy o swobodzie działalności gospodarczej.</p>	
	<p>art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86d ust. 1)</p>	<p>MRiF</p>	<p>Należy podnieść, że projektowane przepisy dotyczące prowadzenia stacji kontroli pojazdów nie są zgodne z przepisami ustawy SDG. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów tej ustawy. Na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy SDG przedsiębiorca może wykonywać tę działalność, jeżeli spełnia szczególne warunki określone przepisami odrębnej ustawy i po uzyskaniu wpisu w rejestrze działalności regulowanej.</p> <p>Wpis do rejestru działalności regulowanej jest najmniej restrykcyjną formą działalności reglamentowanej, ponieważ organ prowadzący, na podstawie przepisów regulujących daną działalność gospodarczą rejestr działalności regulowanej dokonuje wpisu na wniosek przedsiębiorcy, po złożeniu przez przedsiębiorcę oświadczenia o spełnieniu warunków wymaganych do wykonywania tej działalności (art. 65 ust. 1 ustawy SDG). Istotą działalności regulowanej jest to, że organ nie przeprowadza żadnych czynności, w szczególności czynności weryfikujących spełnianie warunków ustawowych.</p> <p>Natomiast na podstawie projektowanego art. 86d ust. 1 w ramach</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			rozpatrywania wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów Dyrektor TDT sprawdza spełnienie przez przedsiębiorcę wymagań, o których mowa w projektowanej ustawie. Przedmiotowe uprawnienie określone zostało w pkt c, tiret pierwszy, załącznika V do dyrektywy 2014/45/UE, niemniej tego typu czynności są sprzeczne z przepisami ustawy SDG w zakresie dotyczącym działalności regulowanej oraz istotą tej formy reglamentacji.	
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86d ust. 2 pkt 2)	MC	proponuję, aby stacji kontroli pojazdów był nadawany „unikalny” kod rozpoznawczy.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Logika wskazuje, iż w kontekście przepisów zawartych w projekcie każda stacja kontroli pojazdów będzie posiadała niepowtarzalny kod rozpoznawczy. Istota kody rozpoznawczego, jak sama nazwa wskazuje, służy rozpoznaniu i zidentyfikowaniu danego podmiotu, jest on więc ze swej natury unikalny, bowiem służy zidentyfikowaniu jednego odpowiadającego mu podmiotu. Nie ma więc konieczności wprowadzania do tekstu ustawy gradacji tego rodzaju.
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86e)	RCL	Projektowany przepis art. 86e ustawy, który ustanawia 7-dniowy termin do przekazania przez przedsiębiorcę informacji dotyczącej m.in. zmiany danych zawartych we wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86c ust. 2 projektu ustawy, jest sprzeczny z brzmieniem przepisu art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, który dla tego typu czynności przewiduje 14-dniowy termin.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b	RLC	Zgodnie z projektowanym art. 86f ust. 2 ustawy, uzyskanie nowego wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86f ust. 2)		pojazdów nie jest wymagane w przypadku zmiany stanu faktycznego polegającego na wymianie wyposażenia kontrolno-pomiarowego, jeżeli zostało ono poddane sprawdzeniu uzupełniającemu (...). Należy jednak zauważyć, że w projekcie ustawy brak jest jakichkolwiek przepisów materialnych regulujących „instytucję” sprawdzenia uzupełniającego. Tym samym projekt ustawy należy uzupełnić w tym zakresie.	
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86g)	KPRM	Projektowany art. 86g opisuje procedurę w przypadku śmierci przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów. Przepis jest jednak mało precyzyjny, gdyż nie określa na kogo wniosek Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w drodze decyzji administracyjnej może udzielić zgody na wykonywanie uprawnień wynikających z dotychczasowego wpisu do rejestru. Ponadto proponuje się, aby Dyrektor TDT sprawdzał w takich sytuacjach spełnienie wymagań, o których mowa w art. 86a ust. 5.	<u>Uwaga bezprzedmiotowa.</u> Z uwagi na prowadzoną przez Ministra Rozwoju i Finansów procedurę legislacyjną w przedmiocie Projektu ustawy o zarządzie sukcesyjnym przedsiębiorstwem osoby fizycznej, projektodawca uznał za bezzasadne umieszczenie omawianej regulacji.
		RCL	Ponadto RCL zauważa, że nie jest jasna relacja projektowanego art. 86g ustawy, który przewiduje, że w razie śmierci przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów Dyrektor TDT, na wniosek, może w drodze decyzji administracyjnej udzielić zgody na wykonywanie uprawnień wynikających z wpisu do rejestru, pod warunkiem złożenia przez przedsiębiorcę, który zamierza wykonywać tę działalność stosownego oświadczenia, do art. 73 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej. Przepis ten obliuguje bowiem organ prowadzący rejestr działalności regulowanej do wykreślenia wpisu przedsiębiorcy w tym rejestrze. W kontekście ww. przepisu art. 86g powstaje pytanie, który przedsiębiorca będzie wpisany w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, tj. ten, który zmarł, czy ten, który zamierza wykonywać działalność, oraz na jakiej podstawie. Mając na uwadze powyższe projektowaną regulację należy dostosować do ustawy z dnia 2 lipca	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Z uwagi na prowadzoną przez Ministra Rozwoju i Finansów procedurę legislacyjną w przedmiocie Projektu ustawy o zarządzie sukcesyjnym przedsiębiorstwem osoby fizycznej, projektodawca uznał za bezzasadne umieszczenie omawianej regulacji.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej albo odpowiednio uzupełnić.	
		MRiF (2)	<p>Odnosnie art. 86g ustawy - <i>Prawo o ruchu drogowym</i> (art. 1 pkt 15 projektu ustawy), zgodnie z którym w przypadku śmierci przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów będzie możliwe prowadzenie tej stacji przez innego przedsiębiorcę na mocy decyzji Dyrektora Transportu Dozoru Technicznego, należy zauważyć, że w świetle art. 56 § 1 pkt 2 w związku z art. 166b ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, w przypadku śmierci zobowiązanego postępowanie egzekucyjne lub zabezpieczające ulega zawieszeniu, jeżeli obowiązek nie jest ściśle związany z osobą zmarłego. W przypadku, gdy obowiązek jest ściśle związany z osobą zmarłego postępowanie egzekucyjne lub zabezpieczające podlega umorzeniu (art. 59 § 1 pkt 6 tej ustawy). W związku z powyższym proponowany art. 86g pozostaje w kolizji z ww. przepisami ustawy o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, albowiem postępowanie egzekucyjne lub zabezpieczające będzie ulegało zawieszeniu lub umorzeniu, podczas gdy przedsiębiorstwo będzie nadal mogło być prowadzone. W związku z czym będzie mógł być upłynniony majątek, a także będą mogły być generowane nowe zaległości.</p> <p>Ponadto zaproponowana regulacja nie rozstrzyga, w jakim zakresie przedsiębiorca, który będzie kontynuował prowadzenie stacji kontroli pojazdów zmarłego przedsiębiorcy, będzie odpowiadał za zobowiązania powstałe przed śmiercią przedsiębiorcy. Ponadto brak jest regulacji prawnych określających odpowiedzialność tego przedsiębiorcy za zobowiązania powstałe w trakcie prowadzenia przez niego stacji kontroli pojazdów, tj. powstają wątpliwości, z jakiego majątku będzie możliwe przeprowadzenie egzekucji w przypadku niewykonywania przez niego obowiązków o charakterze</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Z uwagi na prowadzona przez Ministra Rozwoju i Finansów procedurę legislacyjną w przedmiocie projektu ustawy o zarządzie sukcesyjnym przedsiębiorstwem osoby fizycznej, projektodawca uznał za bezzasadne umieszczanie omawianej regulacji.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			publicznoprawnym w dobrowolny sposób.	
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86i)	KPRM (2)	<p>w konsekwencji uwag (do art. 86j - 86ja) , proponuję również po art. 86i dodanie art. 86ia w brzmieniu:</p> <p><i>„86ia. Do stacji kontroli pojazdów organów; o których mowa w art. 86i ust. 1, przepisy rozdziału 4 stosuje się odpowiednio, z wyłączeniem art. 86b ust. 3, art. 86d ust. 1, art. 86f ust. 2-4, art.86g oraz art. 86i.”.</i></p> <p>Wypada zwrócić uwagę, iż w związku z propozycją rozwiązań merytorycznych, których skutkiem będzie nadzór poszczególnych służb nad swoimi stacjami kontroli pojazdów, należy również doprecyzować i dostosować przepisy odnoszące się do wymogu uzyskania wpisu do rejestru stacji kontroli pojazdów, który będzie prowadził Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. W związku z czym, po dokonaniu analizy tych przepisów należy rozważyć, aby służby zostały wpisane do rejestru, stanowiącego część projektowanego systemu, jednakże z określonymi powyżej wyłączeniami. Nie wydaje się zasadne w stosunku do służb specjalnych, z uwagi na ich specyfikę działań, aby dokonywano sprawdzenia złożonych we wniosku danych na stacji kontroli pojazdów tych organów, zwłaszcza iż organ będzie zobowiązany do złożenia oświadczenia, iż dane zawarte wniosku są kompletne i zgodne z prawdą. Ponadto proponuję wyłączenie organów z opłat wskazanych w przedmiotowych przepisach, albowiem będą one kosztem służb nie zasilającym budżetu państwa, a jedynie stanowiącym przychód TDT;</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p><u>Nieuwzględniona w zakresie:</u></p> <p>W ocenie projektodawcy nie ma potrzeby, a wręcz nie jest wskazane, by z uwagi na swój specyficzny charakter oraz wyodrębniony nadzór stacje kontroli pojazdów służb itd. przekazywały dane do rejestru prowadzonego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Kwestia ta winna być monitorowana przez odpowiedni organ nadzoru.</p>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86i ust. 1)	RCL	<p>Wątpliwości budzi ratio legis projektowanego przepisu art. 86i ust. 1 ustawy, zgodnie z którym okresowa (co 5 lat) kontrola stacji kontroli pojazdów, przeprowadzana przez Dyrektora TDT, dokonywana jest na wniosek przedsiębiorcy. W ocenie RCL kontrola ta powinna być</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Kwestionowana regulacja zostanie usunięta z projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			kontrolą z urzędu i powinna być przeprowadzana w ramach sprawowanego przez Dyrektora TDT nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, tym bardziej, że projekt ustawy nie przewiduje sankcji w przypadku niezłożenia takiego wniosku. W związku z powyższym należy ponownie przeanalizować powyższe rozwiązania, a także uzupełnić uzasadnienie projektu ustawy wskazując okoliczności, które spowodowały przyjęcie takiej konstrukcji.	
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j)	KPRM (2)	<p>po art. 86j proponuję dodanie art. 86ja w brzmieniu:</p> <p><i>„86ja. 1. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów organów, o których mowa w art. 86i ust. 1., sprawują te organy.</i></p> <p><i>2. Do czynności kontrolnych w ramach nadzoru organów, o których mowa w ust. 1, przepisy art. 86j stosuje się odpowiednio, z wyłączeniem ust. 3 pkt 1 lit. d.</i></p> <p><i>3. 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 Biura Ochrony Rządu i Szefa Centralnego Biura Antykorupcyjnego, a także Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego i Szefa Służby Wywiadu Wojskowego, uwzględniając specyfikę funkcjonowania służb, o których mowa w ust. 1, określą w drodze rozporządzenia:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1) jednostki lub komórki organizacyjne wyznaczone do nadzoru i upoważnione do wykonywania czynności kontrolnych w stosunku do stacji kontroli pojazdów służb, o których mowa w ust. 1;</i> <i>2) wymagania w stosunku do komórek organizacyjnych upoważnionych do przeprowadzania kontroli stacji kontroli pojazdów</i> 	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p style="text-align: center;"><i>służb, o których mowa w ust. 1;</i></p> <p style="text-align: center;"><i>3) terminy przeprowadzania kontroli stacji kontroli pojazdów służb, o których mowa w ust 1".</i></p> <p>W uzasadnieniu powyższej propozycji należy zauważyć, iż projektodawca przyjął założenie, zgodnie z którym podmiotem uprawnionym do nadzoru i kontroli stacji kontroli pojazdów, w tym również tych stacji, które mogą być prowadzone przez służby specjalne byłby Transportowy Dozór Techniczny. Po pierwsze, wynika to z projektowanego przepisu art. 86a ust. 2, który wskazuje, iż działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów mogą prowadzić również jednostki organizacyjne, niebędące przedsiębiorcami. Z drugiej strony w projektowanym przepisie art. 86a ust. 3 określono, i i w stosunku do jednostek organizacyjnych (czyli jednostek organizacyjnych niebędących przedsiębiorcami - obejmuje to również stacje kontroli pojazdów służb specjalnych), stosuje się odpowiednio przepisy odnoszące się do przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Zgodnie zaś z treścią art. 86j projektu ustawy nadzór nad stacjami kontroli pojazdów (..) sprawuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Zatem, interpretacja powyższych przepisów wskazuje, iż nadzór nad stacjami kontroli pojazdów służb będzie realizowany przez Dyrektora TDT, a stacje kontroli pojazdów, jak i diagnozy będą podlegali kontroli TDT.</p> <p>Natomiast w kontekście samych pojazdów służb, ustawodawca rozstrzygnął, iż pojazdy te będą podlegały badaniom technicznym jedynie przez upoważnione komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów prowadzone przez służby (projektowany art. 86i ust. 2). Projektodawca, w stosunku do obowiązujących przepisów, ogranicza możliwość dokonywania badań technicznych pojazdów służb w komercyjnych stacjach kontroli pojazdów, co uzasadniane jest tym, iż diagnosta przed rozpoczęciem badania ma obowiązek pobrać z systemu dane badanego pojazdu, a czego nie będzie mógł dokonać, albowiem w przypadku pojazdów służb nie będzie uprawniony do otrzymania tych danych.</p> <p>Mając powyższe na uwadze, wypada uznać że to służby</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>specjalne wymienione w art. 861 powinny wykonywać kontrolę prowadzonych przez siebie stacji kontroli pojazdów i także dokonywać kontroli zatrudnianych diagnostów. Wymaga tego konieczność należytej ochrony zadań związanych z bezpieczeństwem państwa. Należy zauważyć, iż stacje kontroli prowadzone przez służby specjalne znajdują się w obiektach zamkniętych, gdzie ruch osobowy jest monitorowany a pojazdy, które tam się przemieszczają służą także do wykonywania zadań mających charakter niejawni. Jednocześnie służby specjalne są zobligowane do zapewnienia ochrony środków, form i metod realizacji zadań, zgromadzonych informacji oraz własnych obiektów i danych funkcjonariuszy. Ograniczenie możliwości ujawniania informacji stanowi podstawowy standard ochrony działań operacyjnych, a w związku z tym również funkcjonariuszy służb specjalnych wykonujących czynności służbowe.</p> <p>Wobec powyższego, zasadne jest, aby kontrole stacji kontroli pojazdów służb specjalnych przeprowadzane były przez odpowiednie jednostki organizacyjne tych służb. Umożliwienie przeprowadzania kontroli przez przedstawicieli TDT, z czym związane jest, m.in. udostępniania pomieszczeń, w szczególności przekazywanie dokumentów dotyczących wykonanych badań, jak i prowadzonej przez służby dokumentacji oraz zdjęć pojazdów służbowych może uniemożliwić utrzymanie właściwego poziomu ochrony obiektów i pojazdów będących w dyspozycji służb specjalnych.</p>	
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 1)	RCL	<p>Wątpliwości budzi brzmienie projektowanego art. 86j ust. 1 ustawy, zgodnie z którym nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje Dyrektor TDT w zakresie w jakim wynika z tego przepisu, że Dyrektor TDT będzie właściwy do kontrolowania stacji prowadzonych przez TDT, co może budzić podejrzenia co do obiektywności i bezstronności działań tego organu. Z uwagi na powyższe RCL proponuje rozważenie wskazania innego organu sprawującego nadzór nad stacjami prowadzonymi przez Dyrektora TDT w przedmiotowym zakresie.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Stanowisko projektodawcy w tym obszarze przedstawione poniżej wraz z analizą uwag MSZ dotyczących nadzoru.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		MSZ	<p>Wątpliwości budzi również charakter oraz prawidłowość umiejscowienia organu nadzoru w systemie ustanowionym przepisami ustawy. Poważne wątpliwości co do zgodności z dyrektywą 2014/45/UE budzi mianowicie powierzenie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego jednocześnie kompetencji organu nadzoru oraz roli „właściwego organu” w rozumieniu dyrektywy (art. 86j oraz uzasadnienie, zmiana nr 15).</p> <p>Należy zauważyć, że zgodnie z art. 3 pkt 16 dyrektywy 2014/45/UE „organ nadzoru” oznacza organ lub organy ustanowione przez państwo członkowskie i odpowiedzialne za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Dyrektywa określa relacje pomiędzy organem nadzoru a organem właściwym stanowiąc, że organ nadzoru może stanowić część właściwego organu lub właściwych organów. Proponuję odpowiednią zmianę projektu w tym zakresie. Konsekwencją niezgodnego z dyrektywą połączenia w projekcie funkcji właściwego organu, który ma prowadzić działalność polegającą na przeprowadzaniu badań pojazdów, i, po drugie, funkcji nadzorczych jest prowadzenie przez Transportowy Dozór Techniczny działalności jednocześnie czynności kontrolnych i działalności w pewnym zakresie konkurencyjnej wobec innych stacji kontroli pojazdów (przeprowadzanie okresowych badań technicznych pojazdów w razie przedstawienia ich do badania w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego - art. 86 ust. 4 pkt 1). Taka regulacja może prowadzić do sprzeczności z wymogiem bezstronności pracowników organu nadzoru, o którym mowa w załączniku V do dyrektywy 2014/45/UE.</p> <p>Ponadto wątpliwości budzi kwestia tego, czy wskazany jako właściwy organ Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, ze względu na charakter tego podmiotu rzeczywiście może spełniać warunki organu lub podmiotu publicznego, o którym mowa w ww. przepisie. Kwestia ta wymaga wyjaśnienia przez projektodawcę.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Przede wszystkim należy wyjaśnić, że zgodnie z art. 42 ust. 1 ustawy o dozorze technicznym, TDT jest państwową osobą prawną, spełnia więc warunki organu lub podmiotu publicznego, o którym mowa w dyrektywie.</p> <p>Po drugie, zakres kompetencji Centrów Badawczych TDT nie będzie stanowił konkurencji wobec działalności podstawowych i okręgowych stacji kontroli pojazdów. Nie będzie więc występować sytuacja, w której organ nadzoru jednocześnie będzie prowadził działalność konkurencyjną wobec nadzorowanych skp.</p> <p>W toku konsultacji roboczych z przedstawicielami MSZ ustalono, iż właściwym rozwiązaniem będzie wskazanie Dyrektora TDT jako organu właściwego, a wyodrębnionego organizacyjno-prawnie pionu TDT jako organu nadzoru – właściwej komórki nadzoru TDT. Regulacja ta pozostaje więc w pełnej zgodności z art. 3 pkt 16 dyrektywy 2014/45/UE, który stanowi, że organ nadzoru może stanowić część organu właściwego.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 2)	MSZ	Projektowana ustawa nie zapewnia wdrożenia wymogów przewidzianych w załączniku V pkt 2 dyrektywy 2014/45/UE, dotyczących kompetencji technicznych, bezstronności oraz kwalifikacji i szkoleń dla pracowników organu nadzoru.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 3 pkt 3)	RCL	Przepis projektowanego art. 86j ust. 3 pkt 3 ustawy wskazuje kontrole doraźne wszczęte na podstawie przeprowadzonej analizy skarg, wniosków i statystyk, jako jeden z elementów działań w ramach wykonywanego nadzoru przez Dyrektora TDT nad stacjami kontroli pojazdów. Należy jednak zauważyć, że brak jest przepisów materialnych określających zakres tych kontroli. Wydaje się bowiem, że kontrole te nie są tożsame z kontrolami, o których mowa w projektowanym art. 86j ust. 3 pkt 2 ustawy. W związku z powyższym należy uzupełnić przepisy projektu ustawy w tym zakresie.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Przepis art. 86j ust. 3 pkt 3 został doprecyzowany pod względem zakresu kontroli.
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 3 i ust. 6)	MC	projektowany przepis zakłada przeprowadzanie analiz wyników przeprowadzonych badań technicznych i wykrytych usterek, a także analizę statystyk. Żadna z regulacji nie przewiduje jednak możliwości wykorzystania w tym celu danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów - np. raportów generowanych przez system obsługujący ewidencję. Tymczasem nawet w preambule wdrażanej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (pkt 26) wskazano, iż „z myślą o zapewnieniu właściwych działań następczych po badaniach zdatności do ruchu drogowego, państwa członkowskie powinny gromadzić i przechowywać takie informacje w bazie danych, w szczególności do celów analizy wyników okresowych badań zdatności do ruchu drogowego”.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Dyrektor TDT jako podmiot uprawniony do pobierania i zamieszczania danych w centralnej ewidencji będzie korzystał z informacji w niej zawartej. Analizy będą zmienne i nie da się ich opierać wyłącznie na raportach generowanych przez system obsługujący ewidencję, Złożoność wykonywanych analiz nie zezwala na wykorzystywaniu informacji zawartych centralnej ewidencji. Mając ustawowe upoważnienie Dyrektor TDT będzie pobierał dan z centralnej ewidencji, dokonywał obróbki i analizy w zestawianiu z danymi zawartymi we własnych rejestrach zgodnie z zaistniałymi potrzebami.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86j ust. 4)	KPRM	<p>W projekcie - bez wskazania uzasadnienia merytorycznego - rezygnuje się z obowiązującego art. 83c., który wskazuje, iż „do kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorcy stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej”. Zmiana zaproponowana w art. 3 projektu nie musi oznaczać jednocześnie rezygnacji ze stosowania części z przepisów o kontroli zawartych w rozdziale 5 ustawy sdg.</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Zasadne jest zastosowanie rozdziału 5 ustawy – o swobodzie działalności gospodarczej do kontroli ośrodków szkolenia diagnostów oraz sprawdzeń wyposażenia kontrolno - pomiarowego przedsiębiorcy chcącego prowadzić działalność gospodarczą w formie stacji kontroli pojazdów poprzedzającej wpis do właściwego rejestru działalności regulowanej, a także sprawdzeń uzupełniających.</p>
			<p>Ponadto zgodnie z projektowanym art. 86j ust 4 „kontrolę są przeprowadzane w obecności przedsiębiorcy prowadzącego kontrolowaną stację kontroli pojazdów lub diagnosty, który jest tam zatrudniony”. Takie brzmienie przepisów może w skrajnych sytuacjach doprowadzić do niemożliwości przeprowadzenia czynności kontrolnych, tj. brak obecności ww. osób uniemożliwi przeprowadzenie kontroli. Ustawa o swobodzie działalności gospodarczej przewiduje takie sytuacje (np. art. 79a i 80), gdzie wskazano, że „w razie nieobecności kontrolowanego lub osoby przez niego upoważnionej czynności kontrolne mogą być wykonywane w obecności innego pracownika kontrolowanego, który może być uznany za osobę, o której mowa w art. 97 ustawy - Kodeks cywilny, lub w obecności przywołanego świadka, którym powinien być funkcjonariusz publiczny, niebędący jednak pracownikiem organu przeprowadzającego kontrolę”.</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Istotą prowadzenia działalności gospodarczej w formie stacji kontroli pojazdów, zgodnie z wymogami wskazanymi w projekcie ustawy, jest zatrudnianie przez przedsiębiorcę diagnostów – liczba mnoga wskazują na co najmniej dwóch. W konsekwencji, na stacji kontroli pojazdów musi przebywać co najmniej jeden diagnosta, bowiem w innym przypadku taka stacja kontroli pojazdów musi być nieczynna – tylko diagnosta może przeprowadzać badania techniczne pojazdów.</p>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86k)	KPRM	Patrz uwaga do 86zd.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86k ust. 1)	MSZ	<p>Zgodnie z art. 11 ust. 1 dyrektywy 2014/45/UE państwa członkowskie zapewniają, aby wyposażenie i przyrządy wykorzystywane do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego były zgodne z minimalnymi wymogami technicznymi określonymi w załączniku III.</p> <p>Zgodnie z tabelą zbieżności przepis ten ma zostać wdrożony w projektowanym art. 86k ust. 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym (zmiana nr 15), ustanawiającym dla ministra właściwego do spraw transportu upoważnienie do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowych wymagań dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne „w określonym zakresie”.</p> <p>Nie jest jasne dlaczego jako wdrożenie tego przepisu nie wskazano przepisu upoważniającego ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowych wymagań dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających wszelkie badania techniczne, które powinny być stosowane w tej sytuacji. Kwestia ta wymaga wyjaśnienia celem ustalenia, czy dyrektywa jest w pełni wdrażana w powyższym zakresie.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Przepis art. 86k ust. 1 pkt 1 zostanie doprecyzowany.</p>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86k ust. 3)	RCL	<p>Wątpliwości budzi brzmienie projektowanego przepisu 86k ust. 3 ustawy, zgodnie z którym wzory wniosków, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. a, zamieszcza się w centralnym repozytorium wzorów dokumentów elektronicznych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne. Zgodnie bowiem z przepisami ww. ustawy (zob. art. 16a) w centralnym repozytorium umieszcza się wzory dokumentów, których przekazywanie może się odbywać w postaci elektronicznej. Z kolei przekazany do zaopiniowania projekt ustawy nie zawiera regulacji wskazujących na taką możliwość.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Kwestionowana regulacja zostanie usunięta z projektu ustawy.</p>
	art. 1 pkt 15 lit. b	MON	<p>Projektowane brzmienie art. 86l, w zakresie badań technicznych pojazdów poważnie ograniczy, a w praktyce może uniemożliwić wykonywanie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych RP na</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86I)		<p>cywilnych stacjach kontroli pojazdów (SKP). Rozwiązanie takie, w przypadku gdy w garnizonie nie ma wojskowej SKP, wymusi przemieszczanie się pojazdów Sił Zbrojnych nawet na odległość powyżej 100 km, co wygeneruje dodatkowe, znaczne i trudne do oszacowania koszty dla Sił Zbrojnych RP.</p> <p>W związku z powyższym, proponuje się pozostawić możliwość przeprowadzania badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych RP, w stacjach kontroli pojazdów prowadzących działalność, o której mowa w art. 83 ust. 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, tak jak to jest możliwe na podstawie dotychczasowych przepisów. Obecnie, w przypadku wykonywania badania, diagnosta do rozpoczęcia badania technicznego nie pobiera danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, tylko dokonuje wpisu „pojazd należący do Sił Zbrojnych” i pozostałe dane identyfikujące badany pojazd uzupełnia z dowodu rejestracyjnego.</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
		MRiF (2)	<p>Należy zauważyć, iż w związku z ustawą z dnia 21 października 2016 r. - Przepisy wprowadzające ustawę o Krajowej Administracji Skarbowej zachodzi konieczność zmiany w projektowanym art. 86 I Prawa o ruchu drogowym, polegającej na zastąpieniu w ust. 1 wyrazów „Służby Celnej” wyrazami „Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanych przez Służbę Celno-Skarbową” (art. 1 pkt 15 lit. b przedmiotowego projektu).</p> <p>Ust. 2 nowego przepisu wprowadza jednocześnie obowiązek przeprowadzenia badań technicznych pojazdów przez uprawnione służby we własnym zakresie (przez komórki organizacyjne lub stacje kontroli), z kolei z brzmienia ust. 3 można wnosić, iż dotyczyć będą one jedynie własnych pojazdów. Wydaje się, że w uzasadnieniu i OSR powinna znaleźć się informacja o istnieniu (liczbie) takich jednostek przy poszczególnych formacjach lub ewentualnych kosztach ich zorganizowania i funkcjonowania.</p> <p>Wobec faktu, iż pojazdy kontroli skarbowej i Służby Celnej diagnozowane były dotąd na zasadach komercyjnych, zgodnie z projektem zachodziłaby konieczność utworzenia właściwych jednostek badawczych. W celu uniknięcia dodatkowych - a nie wykazanych - kosztów, należy rozważyć wprowadzenie możliwości (np. na mocy porozumień międzyresortowych) wykonywania badań technicznych w istniejących stacjach kontroli przez służby, które takowych nie posiadają.</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86I ust. 1)	KPRM (2)	<p>w art. 86I, w ust. 1, projektodawca błędnie skonstruował odesłanie do rozdziału dotyczącego badań technicznych pojazdów. Należy dokonać zmiany odesłania poprzez wskazanie, iż:</p> <p>„Do pojazdów (..) mają zastosowanie przepisy rozdziału 3, z wyłączeniem art. 83, art. 84 ust. 5 i art. 85.”.</p> <p>Proponowane doprecyzowanie pozwoli na zwolnienie pojazdów służb z opłat, o których mowa w art. 83 projektu ustawy i okresowego</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>badania technicznego, o którym mowa w art. 84 ust. 5, przeprowadzanego na stacji TDT. W przypadku utrzymania dotychczasowego brzmienia opiniowanego przepisu mogłyby wystąpić problemy natury interpretacyjnej w związku z treścią art. 84 i art. 86l ust. 2 — wskazującego, iż badania techniczne pojazdów służb mogą być wykonywane tylko na stacjach kontroli pojazdów służb, a także w zakresie pobierania opłat, o których mowa w art. 83;</p>	
	<p>art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86l ust. 2)</p>	<p>MON</p>	<p>Projektowany art. 86l ust. 2 nie precyzuje, czy pojazdy należące do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych, o których mowa w art. 73 ust. 2b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym mogą być badane na wojskowych SKP.</p> <p>W związku z powyższym, proponuje się temu przepisowi nadać brzmienie:</p> <p><i>„2. Badania techniczne pojazdów służb, o których nowa w ust. 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, są przeprowadzane 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.”.</i></p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Wszelkie zapisy dotyczące badań technicznych pojazdów służb zostały dostosowane do ich specyfiki i autonomii.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86n)	MNiSzW	<p>W opinii MNiSzW zaproponowane zmiany wymogów dostępu do wykonywania zawodu diagnosty nie znajdują uzasadnienia w przytoczonej w ustawie Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE. Załącznik IV dyrektywy określa, że diagnosta powinien mieć poświadczoną wiedzę i zrozumienie kwestii związanych z pojazdami drogowymi w obszarach „kierunkowych” (mechanika, dynamika, dynamika pojazdu, silniki spalinowe, technologia materiałów, elektronika, elektryka, elektroniczne układy pojazdu, aplikacje informatyczne) oraz – co kluczowe w przedmiotowej sprawie – posiadać co najmniej trzy lata udokumentowanego doświadczenia lub jego równoważnika, jak np. udokumentowanego mentoringu lub studiów, i przejść odpowiednie szkolenie w wyżej wymienionej dziedzinie pojazdów drogowych. Dyrektywa formułuje zatem trzy wymogi: po pierwsze, kandydat powinien posiadać wiedzę w właściwych rzeczowo obszarach (mechanika, dynamika, dynamika pojazdu, silniki spalinowe, technologia materiałów, elektronika, elektryka, elektroniczne układy pojazdu, aplikacje informatyczne), co w Polsce jest (i według projektu będzie) weryfikowane przez egzamin kwalifikacyjny; po drugie, że powinien wykazać się doświadczeniem (alternatywnie studiami), a po trzecie, przejść szkolenie.</p> <p>Jak wynika z powyższego, na gruncie dyrektywy trzy lata doświadczenia zawodowego, są równoznaczne (czy też mogą być stosowane wymiennie) ze studiami.</p> <p>W związku z tym, zawarcie w projekcie rozwiązania, według którego wymóg trzyletniej praktyki zawodowej dotyczy również osób legitymujących się wyższym wykształceniem, stanowi nałożenie wymogów wyższych, niż zakłada to dyrektywa. Działanie takie wydaje się niezasadne, stanowi przykład zjawiska określanego, jako golden</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Podczas roboczych konsultacji z przedstawicielami MNiSzW zostały wypracowane propozycje zapisów w tym zakresie.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>plating, tj. rozszerzanie zakresu regulacji w procesie implementacji prawa europejskiego.</p> <p>Zaproponowane regulacje nie promują również osób z wyższym wykształceniem – podobnie jak osoby z wykształceniem średnim zmuszone one będą do wykazania się trzyletnim doświadczeniem.</p> <p>Należy również zauważyć, że obowiązujące przepisy przewidują możliwość ubiegania się o uzyskanie uprawnień diagnosty przez osoby z wykształceniem wyższym lub średnim, w obszarze nauk technicznych o specjalności innej niż samochodowa. Projektowane rozwiązania wykluczają taką możliwość, co jak wydaje się, również wynika z nadinterpretacji dyrektywy. Dochodzi, do niezasadnego połączenia wymogu pierwszego (tj. wiedzy w obszarze kierunkowym, czyli zdanie egzaminu), z drugim (doświadczenie lub studia).</p> <p>Mając to na uwadze proponuje się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) odstępnie od wymogu trzyletniej praktyki wobec osób z wykształceniem wyższym „kierunkowym”; 2) utrzymanie możliwości ubiegania się o uprawnienia diagnosty osób z innym niż „kierunkowe” wykształcenie techniczne (przy utrzymaniu wymogu doświadczenia uzupełniającego wykształcenie, oraz krótszym okresem doświadczenia dla osób z wykształceniem wyższym). <p>Wyjaśnienia wymaga także kwestia różnicy między wymaganym obecnie szkoleniem, a proponowanym kursem dla kandydatów. Informacja taka (również w aspekcie kosztów dla kandydata) powinna zostać przedstawiona w OSR ustawy, co pozwoliłoby na dokonanie oceny wpływu projektowanej regulacji na sytuację absolwentów wchodzących na rynek pracy.</p> <p>W odniesieniu do art. 86n ust. 4, w którym wskazuje się, że podstawą do odpowiedniego zakwalifikowania wykształcenia jest „dokument</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wystawiony przez uczelnię potwierdzający, iż program kształcenia na określonym kierunku studiów obejmował obszary związane z budowa pojazdów”, należy zauważyć, że w praktyce dokumentem takim będzie suplement do dyplomu ukończenia studiów. Dokument ten zawiera informacje o treści studiów i osiągniętych wynikach, w tym szczegóły dotyczące przebiegu studiów, składowe programu studiów, a nawet indywidualne osiągnięcia studenta, takie jak uzyskane oceny/punkty ECTS. Zaproponowany przepis nie powinien być zatem rozumiany jako podstawa do wystawiania przez uczelnię dodatkowych dokumentów. Byłoby to niepożądane z punktu widzenia działań Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego ograniczających obowiązki sprawozdawczo-informacyjne uczelni, a także niecelowe, gdyż prowadziłoby do dublowania się dokumentów. Należy wskazać też na ewentualne trudności jakie mogą wystąpić w przypadku absolwentów, którzy ukończyli studia przed wprowadzeniem suplementu. W takiej sytuacji trudniej będzie uzyskać odpisy programów, gdyż często będą to dane archiwalne.</p>	
	<p>art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86n ust. 1 pkt 2)</p>	<p>MSZ</p>	<p>Podobna sytuacja występuje w przypadku projektowanego art. 86n ust. 1 pkt 2 - według tego artykułu diagnostą może zostać osoba, która ukończyła kurs dla kandydatów na diagnostów 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. W zakresie pierwszej części tego przepisu minister właściwy do spraw transportu ma określić program szkolenia kandydatów na diagnostów, obejmujących zagadnienia wskazane w pkt 2a załącznika IV do dyrektywy 2014/45/UE. Jednocześnie nie może tego uczynić w stosunku do programu zajęć, o których mowa w drugiej części tego artykułu. Tymczasem jedynie ukończenie tych szkoleń, które zawierają minimum elementów wskazanych ww. załączniku może upoważniać</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Podczas roboczych konsultacji z MSZ wypracowano satysfakcjonujące rozwiązania.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			do wykonywania zawodu diagnosty. Kwestia spełniania przez ww. zajęcia szkolne minimum programowego określonego w załączniku IV do ww. dyrektywy wymaga zatem wyjaśnienia.	
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86n ust. 2)	MSZ	<p>Zgodnie z art. 11 ust. 1 dyrektywy 2014/45/UE państwa członkowskie zapewniają, aby badania zdadności do ruchu drogowego były prowadzone przez diagnostów spełniających minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykształcenia określone w załączniku IV do tej dyrektywy. Państwa członkowskie mogą określić dodatkowe wymogi w odniesieniu do kompetencji i odpowiedniego wykształcenia.</p> <p>Zgodnie z pkt 1 lit. a tego załącznika osoba ta ma posiadać poświadczoną wiedzę i zrozumienie kwestii związanych z pojazdami drogowymi we wskazanych w załączniku obszarach (są to: mechanika, dynamika, dynamika pojazdu, silniki spalinowe, technologia materiałów, elektronika, elektryka, elektroniczne układy pojazdu, aplikacje informatyczne). Poświadczona wiedza oznacza, jak się wydaje, wiedzę poświadczoną w odpowiedni sposób (certified knowledge, connaissances certifiées). Ponadto osoba ta powinna posiadać co najmniej trzy lata udokumentowanego doświadczenia lub jego równoważnika, jak np. udokumentowanego mentoringu lub studiów, i przejść odpowiednie szkolenie w wyżej wymienionej dziedzinie pojazdów drogowych.</p> <p>Odpowiednikiem powyższych wymogów mają być wymogi zawarte w art. 86n ust. 2 (zmiana nr 15). Zgodnie z tym przepisem przez odpowiednie wykształcenie i praktykę rozumie się:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wyższe wykształcenie w zakresie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów, którego program kształcenia obejmuje następujące obszary związane z pojazdami w zakresie: mechaniki, dynamiki, dynamiki pojazdu, silników spalinowych, materiałów i technologii materiałów, elektroniki, elektryki, układów elektronicznych pojazdów, systemów informatycznych i udokumentowane łącznie 3 lata praktyki 	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>W toku roboczych konsultacji z MEN i MNiSZW ustalono właściwe brzmienie przepisów.</p> <p>Następnie ww. rozwiązania zostały zaaprobowane przez MSZ.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>w stacji obsługi pojazdów lub stacji kontroli pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku kontroli lub naprawy pojazdów albo</p> <p>- średnie wykształcenie oraz posiadanie kwalifikacji obejmujących diagnozowanie oraz naprawę elektrycznych i elektronicznych układów pojazdów samochodowych oraz diagnozowanie i naprawę podzespołów i zespołów pojazdów samochodowych i udokumentowane łącznie 3 lata praktyki w stacji obsługi pojazdów lub stacji kontroli pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku kontroli lub naprawy pojazdów.</p> <p>Druga wskazana wyżej możliwość nie spełnia wymogów dyrektywy. Posiadanie kwalifikacji obejmujących diagnozowanie oraz naprawę elektrycznych i elektronicznych układów pojazdów samochodowych oraz diagnozowanie i naprawę podzespołów i zespołów pojazdów samochodowych nie jest bowiem równoważne z wymogiem poświadczonej wiedzy i zrozumienia kwestii w zakresie określonym w dyrektywie. Proponuję wprowadzić odpowiednie uzupełnienie w tym zakresie.</p>	
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86o ust. 1)	RCL	Zgodnie z projektowanym przepisem art. 86o ust. 4 ustawy, świadectwo kompetencji diagnosty jest wydawane na podstawie wniosku (...). W ocenie RCL projekt ustawy należy jednak uzupełnić o przepisy materialne regulujące zawartość wniosku oraz sposób jego składania.	<p><u>Uwaga uwzględniona</u></p> <p>Odpowiednie regulacje będą zawarte w rozporządzeniu.</p>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86p ust. 1)	MC	dodany rozdział 5 przewiduje utworzenie rejestru diagnostów, z projektowanych przepisów wynika, że rejestr ten obejmie diagnostów zatrudnionych na stacjach kontroli pojazdów prowadzonych w ramach działalności gospodarczej, a zatem nie obejmie osób zatrudnionych na stacjach kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. Wydaje się, że osoby wykonujące badania na tych stacjach powinny	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Rejestr diagnostów będzie obejmował wszystkich diagnostów, również tych zatrudnionych w stacjach kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego (Centra Badawcze).</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			również być diagnostami i spełniać wszystkie wymogi prawa z tym związane, również być ujęte w rejestrze diagnostów.	
	1 pkt 15 lit. b (art. 86q)	MSZ	Art. 13 ust. 4 dyrektywy 2014/45/UE wskazuje, że diagności muszą być wolni od jakichkolwiek konfliktów interesów. W tym zakresie niewystarczające wydają się propozycje zawarte w projekcie ustawy. Zgodnie z tabelą zgodności jako transpozycja tego przepisu wskazane zostały art. 86q, zgodnie z którym diagnosta jest zobowiązany rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki oraz art. 86o ust. 8, na podstawie którego właściwy organ cofa świadectwo kompetencji, w przypadku gdy osoba ta nie spełnia już wymogu niekaralności za przestępstwa określone w art. 86n ust. 1 pkt 4, a także gdy doszło do rażącego naruszenia przepisów dotyczących badań technicznych, który to aspekt interpretowany jest jedynie jako wykonywanie badań bez wymaganego wyposażenia technicznego i wydawanie świadectwa zdatności do ruchu drogowego niezgodnego ze stanem faktycznym. Zasadne wydaje się więc odpowiednie doprecyzowanie przesłanek bezstronności.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86r)	KPRM (2)	ponadto proponuję, aby dotychczasowe brzmienie art. 86r oznaczyć jako ust. 1 i dodać ust. 2 w brzmieniu: <i>„2. Obowiązku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 nie stosuje się do diagnostów wykonujących obowiązki na stacjach kontroli pojazdów organów, o których mowa w art. 86l ust. 1”.</i> Dodanie przedmiotowego przepisu ma na celu uwzględnienie w przepisach dotyczących diagnostów specyfiki, jaka jest związana z pełnieniem służby w służbach specjalnych. Należy zauważyć, iż funkcjonariusze służb specjalnych, posiadający uprawnienia diagnosty mogą zostać przesunięci do wykonywania innych zadań lub na inne stanowisko, co nie wiąże się z utratą pracy, jak ma to miejsce na komercyjnych stacjach.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86r pkt 2)	RCL	Wątpliwości budzi obciążenie przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów obowiązkiem pokrywania kosztów związanych z uczestnictwem zatrudnionego przezeń diagnosty w warsztatach doskonalenia zawodowego.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86r pkt 2)	MSZ	Wątpliwości budzi pokrywanie przez przedsiębiorcę kosztów doskonalenia zawodowego diagnostów (sprzeczność z zasadą swobody przedsiębiorczości).	<u>Uwaga uwzględniona</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86r pkt 2)	RCL	Wątpliwości budzi brzmienie projektowanego art. 86r pkt 2 ustawy, zgodnie z którym przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów będzie zobowiązany do pokrywania kosztów związanych z uczestnictwem zatrudnionego przezeń diagnosty w warsztatach doskonalenia zawodowego. Należy podkreślić, że obowiązek ten nie jest ograniczony ani kwotowo ani czasowo. Jego ograniczenia nie sposób również wywieść z brzmienia innych przepisów projektu, gdyż nałożony na diagnostę obowiązek uczestnictwa co dwa lata w warsztatach doskonalenia zawodowego nie jest powiązany w żaden sposób z obowiązkiem przedsiębiorcy. Wobec powyższego celowe wydaje się takie uregulowanie obowiązków nakładanych na przedsiębiorcę, by nie stanowiły one zbędnego ciężaru i nie stanowiły nadmiernej ingerencji w konstytucyjne prawa i wolności podmiotów, takie jak prawo wolności gospodarczej czy prawo własności (w tym prawo do dysponowania zyskami z prowadzonej działalności).	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86u ust. 9)	MC	proponuję, aby Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego nadawał ośrodkowi szkolenia diagnostów „unikalny” numer;	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Logika wskazuje, iż w kontekście przepisów zawartych w projekcie każdy ośrodek szkolenia będzie posiadał w rejestrze numer indywidualny. Istota numeru we właściwym rejestrze służy rozpoznaniu i zidentyfikowaniu danego podmiotu, jest on więc ze swej natury

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				unikają, bowiem służy zidentyfikowaniu jednego odpowiadającego mu podmiotu. Nie ma więc konieczności wprowadzania do tekstu ustawy gradacji tego rodzaju.
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86v)	MSZ	... projekt zawiera szereg rozwiązań, które wykraczają poza minimalny zakres wymagań prawa Unii Europejskiej. - niektóre przepisy dotyczące organizacji szkoleń, w tym przykładowo nadzoru nad przedsiębiorstwami prowadzącymi ośrodki szkolenia (projektowany art. 86v ustawy - Prawo o ruchu drogowym);	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Dyrektywa wskazuje, że „państwa członkowskie powinny być uprawnione do określenia wyższych standardów badania niż standardy wymagane na mocy niniejszej dyrektywy” (motyw 4)
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86v ust. 2)	RCL	Projektowany przepis art. 86v ust. 2 ustawy wskazujący na obowiązek wykonywania przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego kontroli okresowych (co 2 lata) oraz kontroli doraźnych w razie uzasadnionego podejrzenia naruszenia przepisów dotyczących ośrodków szkolenia, wymaga uzupełnienia o brakujące przepisy regulujące zakres tych kontroli.	<u>Uwaga uwzględniona</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86v ust. 4 pkt 3)	MRiF	Należy także rozważyć, czy nieprzekazanie informacji w zakresie zmiany danych dotyczących przedsiębiorcy powinno być bezwzględną przesłanką wykreślenia z rejestru przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia w zakresie prowadzenia kursów i warsztatów doskonalenia zawodowego, w szczególności, że niezgłoszenie tych danych w odpowiednim terminie może być niezależne od przedsiębiorcy.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	1 pkt 15 lit. b (art. 86x)	MSZ	W świetle pkt 1 b tiret czwarte załącznika V do dyrektywy 2014/45/UE rozważenia wymaga również wprowadzenie możliwości odwołania od niekorzystnego wyniku egzaminu, o którym mowa w art. 86x.	<u>Uwaga uwzględniona</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86x ust. 4)	KPRM	Z projektowanego art. 86x ust. 4 wynika, iż na egzaminie na kandydatów na diagnostów oraz diagnostów wykorzystuje się pytania egzaminacyjne pochodzące z katalogu pytań zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw transportu. Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie nie będą stanowiły informacji publicznej w rozumieniu przepisów <i>ustawy o dostępie do informacji publicznej</i> . Proponuje się uzupełnić <i>Uzasadnienie</i> projektu o wskazanie merytorycznych powodów przyjęcia tej konstrukcji prawnej oraz dodatkowo wyjaśnienia wymaga ile pytań ma liczyć przedmiotowy katalog.	<u>Uwaga uwzględniana.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86y ust. 1 pkt 3)	RCL	Zgodnie z brzmieniem projektowanego art. 86y ust. 1 pkt 3 ustawy, minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia (...) zakres egzaminu dla kandydatów na diagnostów i diagnostów. RCL zwraca uwagę, że przepisy dotyczące zakresu egzaminu stanowią materię ustawową i jako takie powinny się znaleźć w ustawie, a nie w rozporządzeniu.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86y ust. 2)	PGSP	Projektowany przepis art. 86y ust. 2 ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym zdaje się nie zawierać wytycznych do wydania rozporządzenia określającego wysokość opłaty za przeprowadzanie kontroli okresowych, przewidzianych w projektowanym art. 86v ust. 2 pkt 1 przedmiotowej ustawy. Górny limit proponowanej opłaty określony został w projektowanym art. 86y ust. 1 pkt 8, jednakże ust. 2 tego przepisu, zawierający wytyczne do określenia treści rozporządzenia nie odnosi się w żadnym punkcie do opłat za przeprowadzanie kontroli okresowych, które to opłaty stanowiąc mają przychód Instytutu Transportu Samochodowego.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z)	MRiF	W odniesieniu do nowoprojektowanego Funduszu ZPJBTP należy podnieść, że wątpliwą z punktu widzenia sprawiedliwości społecznej jest kwestia finansowania tego funduszu celowego z opłat (i odsetek)	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Projektodawca po szczegółowej analizie stwierdził, iż tworzenie nowego funduszu

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>obowiązkowo wnoszonych przez podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów i wydatkowania tych środków na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zatrudnienie, wykształcenie oraz szkolenia okresowe odpowiedniej liczby pracowników TDT, 2) budowę i utrzymanie stacji kontroli pojazdów TDT, 3) utworzenie i prowadzenie rejestrów, i systemów przez TDT. <p>Nie znajduje się racjonalnego uzasadnienia dla partycypowania w kosztach podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów na rzecz innego, państwowego podmiotu, realizującego zadania w tożsamym lub większym zakresie przedmiotowym.</p>	<p>celowego na gruncie tej samej ustawy nie jest w pełni zasadne, bowiem powodowałyby rozproszenie gospodarki finansowej sektora finansów publicznych oraz dodatkowe skomplikowanie gromadzenia i wydatkowania środków publicznych. Dlatego opłata 4 zł będzie opłatą przeznaczoną na wykonywanie zadań organu właściwego wskazanych w ustawie, które wynikają z implementacji dyrektywy 2014/45/UE, która to zostanie ujęta na zasadach ogólnych w planie finansowania Transportowego Dozoru Technicznego</p> <p><u>Uwaga nieuzasadniona w zakresie:</u> Wymienione opłaty nie będą obciążały przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, ale ponosić je będą właściciele bądź posiadacze pojazdów.</p>
	<p>art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z – 86zb)</p>	<p>MRiF (2)</p>	<p>Projekt przewiduje utworzenie nowego funduszu celowego pn. Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów którego dysponentem byłby Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (nowo projektowane art. 86z - 86zb), z którego będą finansowane wydatki związane z utworzeniem, rozwojem i funkcjonowaniem systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych. Przychodami tego Funduszu będą opłaty pobierane na Fundusz za każde wykonane badanie techniczne pojazdu, oraz odsetki za zwłokę pobierane z tytułu nieterminowo przekazywanych opłat. Przewiduje się, że będzie to opłata w wysokości 4 zł za każde wykonane badanie (jednak nie więcej niż równowartość w złotych 2 euro ustalona przy zastosowaniu kursu średniego ustalonego przez NBP).</p> <p>Nie przesądzono jednak o jego charakterze - czy miałby to być państwowy fundusz celowy czy forma rachunku w Banku</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Zrezygnowano z utworzenia Funduszu Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Gospodarstwa Krajowego.</p> <p>W tym miejscu zauważenia więc wymaga, że powiększanie liczby funduszy celowych w sektorze finansów publicznych powoduje rozproszenie gospodarki finansowej tego sektora oraz istotne skomplikowanie procesów gromadzenia i wydatkowania środków publicznych.</p> <p>Należy zauważyć, że zgodnie z art. 61 ust. 1 w zw. z art. 60 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1125, z późn. zm.) TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową, a 30 % zweryfikowanego zysku przeznacza na wpłatę do budżetu państwa. W tej sytuacji tworzenie państwowego funduszu celowego lub rachunku w BGK nie znajduje uzasadnienia i należy ocenić je negatywnie. Opłaty, które miałyby zasilać FZPJB TDT oraz jego wydatki planowane w projekcie ustawy powinny być ujmowane na zasadach ogólnych w planie finansowym osoby prawnej - TDT w ramach przychodów i kosztów. Dodatkowo należy wskazać, iż nie wszystkie opłaty pobierane przez TDT w związku z nowymi zadaniami miałyby zasilać Fundusz. Niektóre z nich miałyby stanowić bezpośrednio przychód TDT, co proponowany system czyni jeszcze mniej czytelnym.</p> <p>Niezależnie od powyższego należałoby przedstawić szacunkową wysokość środków, jakie będą gromadzone na tym Funduszu, co pozwoli jednoznacznie ocenić zasadność jego funkcjonowania ze względu na celowość i efektywność gospodarowania środkami publicznymi.</p> <p>Jednocześnie wątpliwości budzi informacja przedstawiona w OSR w części dotyczącej źródeł finansowania, iż m.in. z opłaty na Fundusz będą finansowane zadania realizowane przez TDT związane z nadzorem nad systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych.</p> <p>Ponownie zauważenia wymaga, że zgodnie z treścią art. 86z ust. 7</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>projektu przychodami Funduszu są opłaty pobrane za każde wykonane badanie techniczne pojazdu, zaś w myśl ust. 9 ww. regulacji jego wydatki mogą być przeznaczone na zadania związane z utworzeniem, rozwojem i funkcjonowaniem systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych.</p> <p>Ponadto z przedstawionego OSR można wnioskować, że planowane wydatki TDT związane z wykonywaniem zadań z zakresu nadzoru nad systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych będą powodowały zmianę poziomu wydatków tej jednostki w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów. Oznacza to, że zastosowanie znajdzie art. 50 ust. 1a, 4 i 5 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r., poz. 885, z późn zm.) tj. obowiązek określenia w treści projektu maksymalnego limitu tych wydatków wyrażony kwotowo, na okres 10 lat budżetowych wykonywania ustawy, oddzielnie dla każdego roku, poczynając od pierwszego roku planowanego wejścia w życie ustawy, a także mechanizmów korygujących w przypadku zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok limitu i organu monitorującego wykorzystanie limitu wydatków oraz odpowiedzialnego za wdrożenie mechanizmów korygujących.</p> <p>Jednocześnie zauważenia wymaga, iż ww. regulacje będą miały również zastosowanie w przypadku wydatków nowotworzonego Funduszu Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów.</p>	
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z ust. 1 i 2)	RCL	Z projektowanego art. 86z ust. 1 i 2 ustawy wynika, że utworzony zostanie Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów, który będzie -funduszem celowym i którego dysponentem będzie Dyrektor TDT. W ocenie RCL konieczne jest jednoznaczne wskazanie w projektowanych przepisach, że ww. fundusz będzie państwowym funduszem celowym, co zapewni, że fundusz ten będzie należał do sektora finansów publicznych, a tym	<p><u>Uwaga częściowo nieaktualna.</u></p> <p>Projektodawca zrezygnował z wprowadzenia do projektu Funduszu Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>samym, że w stosunku do niego będą stosowane przepisy o finansach publicznych. Jednocześnie zauważa się, że przepis o utworzeniu ww. funduszu nie stanowi przepisu materialnego a dostosowujący i jako taki powinien zostać zamieszczony w projektowanej ustawie obok przepisów przejściowych. Analogiczna uwaga dotyczy projektowanego art. 86zc ust. 1 ustawy stanowiącego przepis o utworzeniu Krajowego Punktu Kontaktowego do spraw badań technicznych.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona</u> – w zakresie Krajowego Punktu Kontaktowego.</p>
	<p>art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86z ust. 3)</p>	<p>MSWiA</p>	<p>w dodawanym w art. 86z ust. 3 należy nadać następujące brzmienie: <i>„3. Obowiązane do pobierania i przekazywania opłat do Funduszu ZPJBTP są podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów z wyłączeniem służb, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy w stosunku do badań wykonywanych w stacjach kontroli pojazdów prowadzonych przez podmioty tych służb.”.</i> Powyższa uwaga ma charakter porządkujący, doprecyzowuje bowiem katalog podmiotów zobowiązanych do pobierania i przekazywania opłat oraz zakres odpłatności za wykonywanie badań pojazdów służb;</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>
	<p>art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86zc)</p>	<p>MC</p>	<p>utworzenie Krajowego Punktu Kontaktowego ma na celu wdrożenie art. 15 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE, który przewiduje utworzenie w państwach członkowskich krajowych punktów kontaktowych do spraw wymiany informacji na temat stosowania przepisów dyrektywy w danym państwie, zatem przepis projektowanej ustawy powinien zostać zawężony przedmiotowo do takiego zakresu wymiany informacji z państwami członkowskimi. Użycie w projektowanym przepisie tylko wyrażenia „wymiana informacji” prowadzi do znacznego rozszerzenia zakresy wymiany informacji, o jakim mowa w dyrektywie. Wobec tego zakres ten należy dostosować do zakresu wynikającego z art. 15 dyrektywy.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86zd)	KPRM	<p>W związku z projektowanym art. 86k oraz art. 86 zd proponuje się pozostawić aktualny stan prawny, tj. zrezygnować z art. 86zd, który wskazuje, iż „maksymalne stawki opłat, o których mowa w przepisach rozdziałów 4-6, ulegają corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego</p> <p>Wprowadzenie powyższego przepisu będzie oznaczało coroczny wzrost stawek opłat, a zatem obciążeń dla obywateli i przedsiębiorców. Aktualnie obowiązujące stawki opłat zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów. Załączony projekt zmiany ww. rozporządzenia zakłada znaczący wzrost obciążeń obywateli - dla posiadaczy samochodów osobowych stawka opłaty za badanie techniczne ma jednorazowo wzrosnąć o blisko 30% oraz dodatkowo w kolejnych latach o wskaźnik inflacji.</p> <p>Biorąc powyższe pod uwagę, proponuje się rezygnację z corocznego podnoszenia stawek opłat o wskaźnik inflacji, zaś ewentualny wzrost stawek opłat za badania techniczne pojazdów, powinien być przedmiotem odrębnej szczegółowej analizy i dyskusji w przyszłości - w czasie procedowania aktu wykonawczego do ustawy.</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
		PGSP	<p>Wątpliwości budzić może również rozwiązanie projektowane w art. 86zd, zakładające możliwość corocznej zmiany maksymalnych stawek opłat zawartych w przepisach rozdziałów 4-6 projektu ustawy, w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Zauważyć bowiem należy, że zgodnie z art. 217 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, określanie stawek danin publicznych następuje wyłącznie w drodze ustawy. Tym</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			samym wątpliwe jest określanie ich wysokości przez pryzmat aktu podstawowego, jakim jest Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.	
		RCL	W projektowanym art. 86zd ustawy przewidziano zasadę, że stawki opłat, o których mowa w „przepisach rozdziałów 4-6” będą waloryzowane w oparciu o średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem. RCL zwraca uwagę, że konieczne jest precyzyjne i jednoznaczne określenie, do których stawek opłat odnosi się ww. zasada (albo przez nazwanie tych opłat albo przez odesłanie do przepisów określających te opłaty). Ponadto RCL zauważa, że w celu kompleksowego uregulowania mechanizmu waloryzacyjnego konieczne jest w projektowanym artykule dodanie przepisu wskazującego kto i w jakiej formie poda do publicznej wiadomości zwaloryzowane stawki opłat.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 1 pkt 15 lit. b (art. 86zd ust. 4)	MRiF	<p>Projektowana regulacja wprowadza nowe obowiązki dla podmiotów wykonujących działalność gospodarczą. Przykładowo, zgodnie z art. 86z ust. 4 podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów są obowiązane do pobrania i przekazania, w odpowiednim terminie, opłat za wykonane badania techniczne oraz sporządzenie i przekazanie Dyrektorowi TDT sprawozdania z tych czynności.</p> <p>Wprowadzanie tego typu obowiązków powinno mieć racjonalne uzasadnienie, a projektodawca powinien przedstawić szczegółowe wyliczenia ponoszonych przez przedsiębiorców kosztów.</p> <p>Wobec powyższego w OSR powinny zostać wskazane wszystkie nowe obciążenia mające wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorców wraz ze wskazaniem kosztów, jakie poniosą z tego tytułu.</p>	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Regulacja ta nie nakłada na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów dodatkowych obciążeń, o charakterze finansowym. Obecnie przedsiębiorcy pobierają oraz przekazują opłatę przeznaczoną na CEPiK czy też innego rodzaju opłaty, np. składki ZUS. Mając na uwadze powyższe, pobranie i przekazanie opłaty w wysokości 4 zł przeznaczonej na poprawę jakości badań technicznych pojazdów stanowić będzie jedynie czynność o charakterze technicznym, którą przedsiębiorcy już obecnie wykonują.
	art. 1 pkt 15 lit. b	MSZ	Rozważenia wymaga również wprowadzenie możliwości odwołania od niekorzystnego wyniku egzaminu, o którym mowa w art. 86x.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	(art. 86x)			
	Art. 1 pkt 17 I 18	MON	Propozycje nowych uprawnień Żandarmerii Wojskowej w odniesieniu do zatrzymania dokumentu pojazdu zarejestrowanego za granicą.	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Proponowane rozwiązania wykraczają poza tematykę ustawy dotyczącą badań technicznych pojazdów.
	1 pkt 17 (art. 140ma pkt 3)	MSZ	Jednocześnie wyjaśnienia wymaga brak ustanowienia w projekcie ustawy sankcji za przeprowadzanie badań technicznych przez stacje kontroli pojazdów, które nie zostały upoważnione do tego przez właściwy organ. Obowiązek ten wynika z art. 21 dyrektywy 2014/45/UE, zgodnie z którym państwa członkowskie muszą stosować skuteczne sankcje w sytuacji naruszenia przepisów w tym zakresie. W tym aspekcie konieczne jest również uzasadnienie pominięcia w projektowanym art. 140ma pkt 3 (zmiana nr 17) sankcji za przeprowadzenie badania technicznego pojazdu bez wymaganych warunków lokalowych, skoro od spełnienia tych warunków uzależnione jest prowadzenie działalności obejmującej przeprowadzanie badań technicznych pojazdów.	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Proponowane sankcje za dopuszczenie lub przeprowadzenie badania technicznego niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania obejmują również przypadki przeprowadzania badań technicznych na stacjach niespełniających warunków formalnych lub lokalowych. Należy zauważyć, że badania nie są przeprowadzane „przez stacje kontroli pojazdów” lecz przez upoważnionych diagnostów, w odniesieniu do których stosują się sankcje za nieprawidłowe badania.
	art. 1 pkt 17 (art. 140ma i 140mb)	MSWiA	należy wskazać, że opis podmiotu deliktów administracyjnych wskazanych w tych przepisach poprzez ogólne określenie „kto”, rodzi wątpliwości co do precyzyjnego określenia adresata normy. Mając na uwadze uzasadnienie, należałoby w pierwszym z przepisów wyraźnie wskazać, że podmiotem jest przedsiębiorca (podmiot) prowadzący stację kontroli pojazdów, w drugim zaś – diagnosta. Ponadto w części wspólnej obu przepisów należałoby wskazać jednoznacznie, że chodzi o karę pieniężną.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
		RCL	W art. 1 pkt 17 projektu proponuje się dodanie do ustawy art. 140ma	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>oraz art. 140mb, które stanowią nowe przepisy o karach pieniężnych. Zauważa się, że konieczne jest doprecyzowanie tych przepisów przez ich powiązanie z przepisami materialnymi, do których odnoszą się projektowane kary (po to, aby nie było wątpliwości do jakich norm sankcjonowanych odnoszą się projektowane normy sankcjonujące, a jednocześnie aby uniknąć sytuacji, w której projektowane normy sankcjonujące nie odnosiłyby się do żadnych norm sankcjonowanych). Ponadto RCL zwraca uwagę, że obecnie brak regulacji określającej, czyj przychód stanowią kary pieniężne projektowane w ww. art. 140ma oraz art. 140mb. W tym zakresie niezbędne jest uzupełnienie proponowanych regulacji.</p>	
	<p>art. 1 pkt 18 (art. 140n)</p>	<p>MRiF (2)</p>	<p>Odnośnie art. 140n ustawy - Prawo o ruchu drogowym (art. 1 pkt 18 projektu ustawy), w związku z dodanym art. 140ma i 140mb wprowadzającym kary pieniężne za zdarzenia wymienione w tych przepisach, zachodzi konieczność odpowiedniego dostosowania obowiązującego art. 140n ust. 3, 5 i 6 do nowych rozwiązań, tj. określenia czyj dochód będą stanowiły te kary, na jaki rachunek będą wnoszone oraz odesłanie do odpowiedniego stosowania przepisów działu III ustawy - Ordynacja podatkowa.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>
	<p>art. 2 pkt 2</p>	<p>MRiF (2)</p>	<p>Zgodnie z art. 2 pkt 2 projektu ustawy „w art. 44 ust. 1 po pkt 7 dodaje się pkt 8 w brzmieniu:”. Dodawany pkt powinien zostać oznaczony jako pkt 9, gdyż w ustawie o dozorze technicznym zakres działania TDT oznaczono w art. 44 w pkt 1-8.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>
	<p>art. 3</p>	<p>MRiF</p>	<p>Niezasadnym jest wyłączenie stosowania przepisów ustawy SDG do kontroli wykonywania badań technicznych pojazdów oraz ośrodków szkolenia diagnostów.</p> <p>Zgodnie z art. 3 projektodawcy proponują wyłączenie stosowania przepisów art. 79, 79a, 80, 80a, art. 81 ust. 2, art. 81 a, 82 i 83 ustawy SDG, tj. przepisów w zakresie:</p> <p>a) zawiadamiania przedsiębiorcy o zamiarze wszczęcia kontroli,</p>	<p><u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u></p> <p>Przepisy te nie będą stosowane do kontroli przeprowadzanych badań technicznych i przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, natomiast będą stosowane do sprawdzeń oraz kontroli ośrodków szkolenia diagnostów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>b) obowiązku wykonywania czynności kontrolnych przez pracowników organów kontroli po okazaniu przedsiębiorcy albo osobie przez niego upoważnionej legitymacji służbowej upoważniającej do wykonywania takich czynności oraz po doręczeniu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli,</p> <p>c) dokonywania czynności kontrolnych w obecności kontrolowanego lub osoby przez niego upoważnionej,</p> <p>d) przeprowadzania kontroli w siedzibie kontrolowanego, miejscu wykonywania działalności gospodarczej lub, za zgodą lub na wniosek kontrolowanego, w innym miejscu przechowywania dokumentacji, w tym ksiąg podatkowych, w godzinach pracy lub w czasie faktycznego wykonywania działalności gospodarczej przez kontrolowanego,</p> <p>e) dokonywania przez organ kontroli wpisów w książce kontroli,</p> <p>f) zakazu równoczesności podejmowania i prowadzenia więcej niż jednej kontroli działalności przedsiębiorcy oraz</p> <p>g) ograniczenia czasu trwania wszystkich kontroli organu kontroli u przedsiębiorcy w jednym roku kalendarzowym.</p> <p>Zgodnie z art. 77 ust. 1 ustawy SDG kontrola działalności gospodarczej przedsiębiorców przeprowadzana jest na zasadach określonych w niniejszej ustawie, chyba że zasady i tryb kontroli wynikają z bezpośrednio stosowanych przepisów powszechnie obowiązującego prawa wspólnotowego albo z ratyfikowanych umów międzynarodowych. W związku z tym przepisy ustawy SDG określają pewne wyjątki od stosowania wskazanych w ustawie zasad.</p> <p>Przywołana przez projektodawców dyrektywa 2014/45/UE ma być podstawą propozycji ww. szerokiego wyłączenia stosowania przepisów ustawy SDG dotyczących wykonywania kontroli działalności gospodarczej przedsiębiorców w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów oraz prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów. W uzasadnieniu do projektowanej zmiany ustawy SDG podnosi się, że projektowane zmiany są konieczne, z uwagi na wynikający z dyrektywy obowiązek kontroli bezpośrednich</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>sprawowanych przez Dyrektora TDT - w szczególności kontrole doraźne.</p> <p>Niestety powyższa argumentacja nie znajduje odzwierciedlenia w przepisach dyrektywy 2014/45/UE. Zgodnie z art. 14 ust. 2 dyrektywy organ nadzoru musi spełniać wymogi określone w pkt 2 i 3 załącznika V. Z pkt 3 lit a, tiret 7 wynika, że organ nadzoru posiada uprawnienie wyłącznie do specjalnych niezapowiedzianych kontroli stacji kontroli pojazdów w oparciu o dowody.</p> <p>Wobec powyższego uzasadnionym jest jedynie rozważenie ewentualnego zwolnienia z obowiązku stosowania przepisu art. 79 ust. 1 ustawy SDG, tj. obowiązku zawiadamiania o zamiarze wszczęcia kontroli. Zwolnienie dotyczyłoby jednak tylko kontroli stacji kontroli pojazdów i tylko w oparciu o konkretne dowody.</p> <p>Natomiast w stosunku do pozostałych kontroli, tj. okresowych kontroli stacji kontroli pojazdów oraz kontroli ośrodków szkolenia diagnostów przepisy ustawy SDG miałyby zastosowanie w pełnym zakresie.</p> <p>Należy podkreślić, że przepisy rozdziału 5 ustawy SDG dotyczą standardów przeprowadzania kontroli stosowanych przez wszystkie organy kontroli, np. okazanie legitymacji służbowej, doręczenie upoważnienia, wpis organu do książki kontroli, wykonywanie kontroli w obecności kontrolowanego albo osoby przez niego upoważnionej, w miejscu wykonywania działalności gospodarczej i godzinach pracy przedsiębiorcy. Stosowanie tych standardów zapewnia uporządkowanie procedur kontrolnych i sprzyja przestrzeganiu praworządności, przez co zwiększa poczucie bezpieczeństwa prawnego kontrolowanych przedsiębiorców oraz zapobiega swobodnej interpretacji przepisów w zakresie kontroli przez organy kontroli.</p>	
	art. 4	MRiF (2)	Na podstawie art. 4 projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw proponuje się w ustawie z	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>dnia 16 listopada 2006 r. o <i>opłacie skarbowej</i> (Dz. U. z 2015 r. poz. 783, z późn. zm.) w załączniku do ustawy w części I w ust. 36 w kolumnie 4 dodać pkt 3 i 4 w brzmieniu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, - dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. <p>Powyższy zapis stanowiłby o zwolnieniu z opłaty skarbowej wpisu do rejestru działalności regulowanej przez wskazanych przedsiębiorców. Na podstawie art. 1 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o opłacie skarbowej opłacie tej podlega w sprawach indywidualnych z zakresu administracji publicznej dokonanie czynności urzędowej na podstawie zgłoszenia lub na wniosek.</p> <p>Stosownie do ust. 36 części I załącznika do ww. ustawy przewiduje się stawki opłaty skarbowej za dokonanie wpisu do rejestru działalności regulowanej.</p> <p>Zgodnie z art. 3 ww. ustawy nie podlega opłacie skarbowej dokonanie czynności urzędowej, wydanie zaświadczenia oraz zezwolenia (pozwolenia, koncesji), jeżeli na podstawie odrębnych przepisów podlegają innym opłatom o charakterze publicznoprawnym lub są od tych opłat zwolnione.</p> <p>Art. 86a ust. 1 oraz art. 86u ust. 1 projektu ustawy stanowią o obowiązku wpisu do rejestru działalności regulowanej przez przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz ośrodki szkolenia diagnostów. Na podstawie art. 86b ust. 3 oraz art. 86 ust. 9 projektu przewiduje się natomiast opłaty o charakterze publicznoprawnym za dokonanie powyższych wpisów.</p> <p>Istnienie opłat o charakterze publicznoprawnym wyklucza możliwość pobrania opłaty skarbowej od tych samych czynności. Nie jest zatem możliwe zwolnienie z tej opłaty czynności, które jej z powyższego względu nie podlegają. W mojej ocenie w projekcie ustawy należy</p>	

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			zatem usunąć art. 4, który jest przepisem zbędnym. Jednocześnie objęcie na podstawie projektowanych przepisów wpisu do rejestru działalności regulowanej opłatą o charakterze publicznoprawnym wykluczy opłatę skarbową, która stanowi dochód gmin. Przy projektowaniu przepisów skutkujących zmianą poziomu dochodów tych jednostek należy mieć na względzie art. 50 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o <i>finansach publicznych</i> (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.), który poza określeniem wysokości skutków finansowych regulacji nakłada na projektodawcę obowiązek wskazania źródeł ich zrekompensowania. Wymaga również zaopiniowania projektu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Uzasadnienie projektu ustawy powinno zatem zostać uzupełnione w tym zakresie.	
	art. 6	RCL	Z proponowanego brzmienia art. 6 projektu ustawy wynika, że do dnia 1 stycznia 2023 r. Dyrektor TDT może realizować zadania, o których mowa w art. 86 ust. 4 ustawy, na okręgowej stacji kontroli pojazdów na podstawie umowy zawartej z przedsiębiorcą prowadzącym taką stację. W ocenie RCL powyższa regulacja wymaga przedstawienia szczegółowego uzasadnienia, bowiem obecnie uzasadnienie do projektu ustawy nie zawiera wyczerpujących i wystarczających wyjaśnień w tym zakresie.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Uzasadnienie do projektu ustawy zostanie uzupełnione o zapis: „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.”
	Art. 6	MON	Propozycje zmian w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			pojazdami dotyczących włączenia Żandarmerii Wojskowej do katalogu podmiotów uprawnionych w zakresie kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi.	Proponowane rozwiązania wykraczają poza tematykę ustawy dotyczącą badań technicznych pojazdów.
	art. 8 ust. 3 pkt 2	MC	określają termin 30 dni na dokonanie określonych czynności, jednakże nie wskazują od jakiego dnia liczy się ten termin, wydaje się, że powinien to być dzień wejścia w życie niniejszej ustawy	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 9	MSZ	<p>Zwracam uwagę również na art. 9 projektu ustawy dotyczący przepisów przejściowych w zakresie uprawnień diagnostów. Zgodnie z art. 23 ust. 1 akapit drugi dyrektywy 2014/45/UE jej przepisy mają być stosowane od 20 maja 2018 r. Jednocześnie zgodnie z art. 13 ust. 3 ww. dyrektywy diagności, którzy w tym terminie (tj. 20 maja 2018 r.) są zatrudnieni lub upoważnieni przez właściwe organy państw członkowskich lub stacje kontroli pojazdów są zwolnieni jedynie z wymogów określonych w pkt 1 załącznika IV do ww. dyrektywy. Tymczasem projektowany art. 9 przewiduje możliwość przedłużenia uprawnień zdobytych przed wejściem w życie ustawy poza ramy wynikające z ww. przepisu dyrektywy czy też dokończenia uzyskiwania uprawnień na dotychczasowych zasadach (ust. 1, ust. 4-7 projektowanego artykułu). Przepisy te nie są zgodne z ww. dyrektywą.</p> <p>Ponadto art. 9 ust. 3 wskazuje, że warsztaty doskonalenia zawodowego powinny obejmować różnice w planie nauczania wynikające z niniejszej nowelizacji - w tym zakresie należy wskazać, że dyrektywa nie przewiduje odstępstw od przepisów dotyczących szkoleń określonych w pkt 2b załącznika IV, w związku z czym powinny one odbywać się zgodnie z tymi przepisami i obejmować wszystkie elementy, o których mowa w tym załączniku.</p> <p>Niezrozumiała z punktu widzenia ww. przepisów dyrektywy jest również konstrukcja art. 9 ust. 2 i powiązanego z nim art. 9 ust. 8, zgodnie z którymi w przypadku odbycia przez diagnostów</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			wymienionych w ww. przepisach warsztatów zawodowych Dyrektor TDT wydaje im świadectwo kompetencji diagnosty i wpisuje do właściwego rejestru. Art. 9 wymaga zatem odpowiedniego poprawienia pod kątem zapewnienia właściwego ww. przepisów dyrektywy 2014/45/UE.	
	art. 9 ust. 1	MSZ	... projekt zawiera szereg rozwiązań, które wykraczają poza minimalny zakres wymagań prawa Unii Europejskiej. - art. 9 ust. 1 projektu ustawy, stanowiący, że 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 nakłada nowe wymagania w szerszym wymiarze niż wymaga tego dyrektywa. Zgodnie bowiem z art. 13 ust. 3 dyrektywy diagnosty, którzy w dniu 20 maja 2018 r. są zatrudnieni lub upoważnieni przez właściwe organy państw członkowskich lub stacje kontroli pojazdów, są zwolnieni z wymogów określonych w załączniku IV pkt 1.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> W toku ustaleń roboczych z MSZ wypracowano satysfakcjonujące rozwiązanie.
	art. 9 ust. 2	KPRM	Proponuje się uzupełnić <i>Uzasadnienie</i> o wskazanie informacji, z czego wynika przyjęcie w art. 9 ust. 2 terminu 21 sierpnia 2004 r.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 9 ust. 9 pkt 2	MC	określają termin 30 dni na dokonanie określonych czynności, jednakże nie wskazują od jakiego dnia liczy się ten termin, wydaje się, że powinien to być dzień wejścia w życie niniejszej ustawy	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 12 pkt 1 i 2	MC	z powołanych przepisów wynika, że zarówno art. 8 ust. 3, jak i art. 9 ust. 9 wejdą w życie dwukrotnie, raz z dniem ogłoszenia ustawy, a drugi raz po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia ustawy	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 11	KPRM	W związku z propozycją konieczności opracowania nowego wzoru dowodu rejestracyjnego (art. 11), szczegółowego wyjaśnienia w	<u>Uwaga nieaktualna.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<i>Uzasadnieniu</i> projektu wymaga, dlaczego niezbędne jest wprowadzenie nowego wzoru tego dokumentu oraz jakie nowe elementy ma zawierać.	Projektodawca zrezygnował z wprowadzania nowego wzoru dowodu.
		MSWiA	w świetle stanowiska MSWiA do art. 71 ust. 1, w opinii MSWiA art. 11 jest zbędny.	<u>Uwaga nieaktualna.</u>
	art. 11 ust 2 i 3	RCL	W art. 11 ust. 2 i 3 projektowanej ustawy proponuje się zamieszczenie przepisów nakazujących ministrowi właściwemu do spraw transportu wydanie aktów wykonawczych na podstawie przepisów upoważniających, które nie są zmieniane. RCL zauważa, że nie jest znana i stosowana praktyka zamieszczania takich przepisów, ponieważ wydawanie aktów wykonawczych stanowi samodzielną kompetencję organów wskazanych w Konstytucji RP. Jednocześnie RCL zwraca uwagę, że proponowane w ww. przepisach rozwiązanie nie jest właściwe z legislacyjnego punktu widzenia. Należy bowiem podkreślić, że jeżeli na skutek zmian wprowadzonych do ustawy upoważniającej konieczne jest także dokonanie zmian w aktach wykonawczych do tej ustawy albo ich ponowne wydanie, to - w celu zapewnienia zgodności aktów wykonawczych ze znowelizowaną ustawą upoważniającą - zmiany tych aktów wykonawczych albo nowe akty wykonawcze powinny wchodzić w życie w dniu wejścia w życie zmienionych przepisów ustawy upoważniającej.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	art. 12	KPRM	<i>Uzasadnienie</i> wymaga uzupełnienia o wskazanie merytorycznych powodów, aby art. 1 pkt 15 w zakresie art. 86j ust. 8 wchodził w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
		RCL	Wątpliwości budzi brzmienie art. 12 projektu ustawy określającego termin wejścia w życie w kontekście brzmienia § 1 ust. 1 uchwały nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie niektórych aktów normatywnych (M. P. poz. 205), zgodnie z którym termin wejścia w życie ustawy, jeżeli ustawa zawiera przepisy określające warunki	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Z uwagi na obszar i złożoność projektowanej zmiany, w art. 12 określono zróżnicowane terminy wejścia w życie poszczególnych artykułów. Dyrektywa 2014/45/UE przewiduje,

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>wykonywania działalności gospodarczej, powinien być wyznaczony na dzień 1 stycznia albo 1 czerwca. Odstąpienie od zasady określonej w ust. 1 może nastąpić w wyjątkowych sytuacjach i wymaga szczegółowego uzasadnienia. Mając na uwadze powyższe należy zauważyć, że projekt ustawy wprowadza nowe wymagania dla przedsiębiorców wykonujących działalność gospodarczą polegającą na prowadzeniu stacji kontroli pojazdów, a także ośrodki szkolenia diagnostów. Tym samym, w ocenie RCL, istnieje konieczność stosownej zmiany terminu wejścia w życie projektu ustawy lub uzupełnienia uzasadnienia w tym zakresie.</p>	<p>ze 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 i 3 miesiące od dnia ogłoszenia.</p>
		MRiF (2)	<p>Wejście w życie projektowanego art. 8 ust. 3 zostało określone zarówno w art. 12 pkt 1 jak i pkt 2 projektu ustawy. Należy wskazać jeden termin wejścia w życie tego przepisu.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	<p>Propozycja uzupełnienia wdrażania przepisów Dyrektywy 2014/45</p> <p>(tabela zbieżności)</p>	MSZ	<p>Zgodnie z art. 14 ust. 1 i ust. 2 dyrektywy 2014/45/UE państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów podlegały nadzorowi, zaś organ nadzoru wykonuje co najmniej zadania przewidziane w załączniku V pkt 1 oraz musi spełniać wymogi określone w pkt 2 i 3 tego załącznika.</p> <p>Zgodnie z załącznikiem V pkt 2 dyrektywy 2014/45/UE jednym z wymogów odnoszących się do organu nadzoru jest bezstronność. Zgodnie z art. 14 ust. 2 akapit drugi dyrektywy 2014/45/UE państwa członkowskie udostępniają publicznie przepisy i procedury obejmujące organizację, zadania i wymogi, w tym wymogi dotyczące niezależności, mające zastosowanie do pracowników organu nadzoru. Przepisy powyższe nie zostały prawidłowo wdrożone.</p> <p>Jedyny odnośnik do bezstronności i niezależności, który znalazł w tabeli zbieżności w odniesieniu do art. 14 dotyczy „procedury szkolenia pracowników”. Zgodnie z twierdzeniem zawartym w tabeli zbieżności „funkcjonowanie w TDT procedury szkolenia pracowników w pełni kompatybilnej z normą PN-EN ISO/IEC 17020 gwarantuje jawność działania TDT w zakresie wykonywania nadzoru przez upoważnionych pracowników, wymogów określanych względem pracowników, a także rzetelność i bezstronność w działaniu”. Jednakże niezależnie od zakresu szkolenia zapewnienie bezstronności przez program szkolenia, bez odpowiedniego doprecyzowania spełniania tego wymagania na poziomie ustawy nie wydaje się wystarczające. Konieczne jest więc zawarcie w przepisach ustawy regulacji zapewniających spełnienie obowiązku bezstronności pracowników organu nadzoru.</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
			<p>W tabeli zbieżności nie wskazano również przepisów wdrażających kolejny wymóg odnoszący się do pracowników organu nadzoru, tj. warunku dotyczącego kompetencji technicznych, określony w art. 14 ust. 2 oraz pkt 2 załącznika V do dyrektywy 2014/45/UE. Proponuję</p>	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			odpowiednie uzupełnienie projektu i tabeli zbieżności w tym zakresie.	
			W tabeli zbieżności nie wskazano również przepisów wdrażających wymóg norm w zakresie kwalifikacji i szkoleń, ostatniego z trzech wymogów, znajdujących zastosowanie do pracowników organów nadzoru na podstawie ww. art. 14 ust. 2 oraz pkt 2 załącznika V do dyrektywy 2014/45/UE. Ww. normę PN-EN ISO/IEC 17020 wykazano w tabeli zbieżności jako nadregulację, nie zaś jako wdrożenie tego wymagania. Proponuję rozważenie odpowiedniej zmiany tabeli i uzupełnienia projektu.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
			Zgodnie z załącznikiem II dyrektywy 2014/45/UE świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane w wyniku badania zdatności do ruchu drogowego zawiera co najmniej wymienione w nim elementy poprzedzone odpowiadającymi zharmonizowanymi kodami unijnymi. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu stanowiący załącznik 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, który ma wdrażać załącznik II wymaga dostosowania, brak w nim bowiem zharmonizowanych kodów unijnych. Ponadto wdrożenia wymaga pkt 6 minimalnych wymagań zawartych w załączniku II dyrektywy 2014/45/UE, zgodnie z którym świadectwo zdatności do ruchu drogowego zawiera zidentyfikowane usterki i ich kategorie. Ogólne określenie „uwagi” nie odpowiada temu punktowi.	<u>Uwaga uwzględniona.</u> Uwaga będzie rozpatrywana w ramach prac legislacyjnych nad rozporządzeniem (aktem wykonawczym do niniejszej ustawy) określający wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.
		MSZ	Ponadto w tabeli zgodności nie przedstawiono sposobu wdrożenia art. 8 ust. 5 dyrektywy 2014/45/UE w zakresie okresu, w jakim przechowywane są dane, o których mowa w tym przepisie dyrektywy; projekt ustawy nie zawiera również transpozycji niektórych elementów, o których mowa w załączniku V do tej dyrektywy, np.	<u>Uwaga częściowo uwzględniona.</u> Informacje o danych wpisanych do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu będą przekazywane w trybie on line na

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			dotyczących pkt 1d w zakresie tiret drugiego i czwartego oraz pkt 1f tiret czwarte.	bieżąco. Zgodnie z przyjętymi założeniami dane wpisane do ewidencji nie będą usuwane. W zakresie badania tajemniczego klienta – zrezygnowano z wprowadzenia tej regulacji.
	Dodanie przepisów przejściowych	RCL	<p>Projekt ustawy wymaga uzupełnienia o brakujące przepisy przejściowe w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) nowego brzmienia art. 62 ust. 4b ustawy, który wprowadza dodatkowy rodzaj zezwolenia w zakresie przejazdu pojazdów o długości większej niż określona w ust. 4a, tj. zezwolenia o którym mowa w art. 64c - regulujące sytuację prawną podmiotów, które nie będą dysponowały takim zezwoleniem w dniu wejścia w życie projektowanej ustawy, b) nowego brzmienia art. 66a ust. 2 ustawy, który zobowiązuje Dyrektora TDT do nadawania numeru rozpoznawczego, zastępując tym samym starostę, jako organ zobowiązany do nadawania tego numeru w świetle obowiązującej ustawy, oraz konieczność uiszczenia opłaty z tego tytułu, podczas gdy obowiązująca ustawa nie przewiduje takiej opłaty - regulujące sytuację prawną osób, które wystąpiły z wnioskiem o nadanie tego numeru przed dniem wejścia w życie projektu ustawy, c) nowego brzmienia art. 67 ustawy, który zastępuje ministra właściwego do spraw transportu, jako organ właściwy do udzielenia zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, Dyrektorem TDT, wprowadzając przy tym obowiązek uiszczenia opłaty z tego tytułu - regulujące sytuację prawną osób, które wystąpiły z wnioskiem o odstępstwo przed dniem wejścia w życie projektu ustawy, d) art. 3 projektu ustawy, który dokonuje nowelizacji art. 84a ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności 	<p><u>Uwagi częściowo uwzględnione.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) Przepisy nie wprowadzają nowego zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego. b) Uwaga uwzględniona. c) Art. 67 został usunięty z projektu. d) Uwaga uwzględniona.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			gospodarczej, polegającej na wyłączeniu stosowania przepisów ww. ustawy w określonym zakresie w odniesieniu do kontroli wykonywania badań technicznych pojazdów oraz ośrodków szkolenia diagnostów przeprowadzanych na podstawie przepisów ustawy- regulujących sytuację prawną w przypadku kontroli wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy.	
	uwaga ogólna	MSZ	<p>Wątpliwości w świetle zasady swobody przedsiębiorczości wyrażonej w art. 49 TFUE budzą liczne ograniczenia wobec podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów.</p> <p>Przed wszystkim wątpliwości budzą niektóre restrykcyjne lub wręcz niezwiązanym z prowadzoną działalnością obowiązki, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pokrywania kosztów związanych z uczestnictwem diagnosty, którego zatrudnia, w warsztatach doskonalenia zawodowego (projektowany art. 86r ustawy - Prawo o ruchu drogowym); - przekazywania opłat za każde dokonane badanie techniczne, zwłaszcza w zakresie opłaty te mają być przeznaczone na budowę i utrzymanie stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, ale też na zatrudnienie, wyszkolenie oraz szkolenie odpowiedniej liczny pracowników Transportowego Dozoru Technicznego, w zakresie, w jakim nie stanowi to ponoszenia kosztów nadzoru podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów (projektowany art. 86z ustawy - Prawo o ruchu drogowym). <p>W tym samym zakresie wątpliwości budzi zastrzeżenie, na podstawie projektowanego art. 86 ust. 4 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, niektórych rodzajów badań technicznych do wyłącznej właściwości stacji Transportowego Dozoru Technicznego. W świetle okoliczności, że dyrektywa harmonizuje poziom kwalifikacji diagnostów i wyposażenia stacji diagnostycznych wszelkie zadania, które objęte są zakresem zastosowania dyrektywy, powinny móc być wykonywane przez każdą spełniającą wymagania dyrektywy stację kontroli</p>	<p><u>Uwagi częściowo uwzględnione</u></p> <p>Przepis art. 86r pkt 2 został usunięty.</p> <p>Art. 86 ust. 4 został zmieniony poprzez rozdzielenie zakresu kompetencji centrów badawczych TDT i stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez przedsiębiorców. Ponadto badania po terminie będą mogły być wykonywane na okręgowych stacjach kontroli pojazdów.</p> <p>W odniesieniu do art. 86 ust 4 i art. 86z należy wskazać, że niezbędne jest, aby niektóre specjalistyczne badania przeprowadzały wyłącznie stacje (centra badawcze) TDT, ze względu na konieczność zapewnienia wysokiej jakości tych badań oraz odpowiednich kwalifikacji kadry technicznej. Niezbędne jest zapewnienie finansowania budowy tych stacji.</p> <p>Należy podkreślić, że zgodnie z dyrektywą, badania zdatności do ruchu drogowego przeprowadza w pierwszej kolejności państwo rejestracji pojazdu, które ewentualnie może upoważnić inne organy lub podmioty nadzorowane przez to państwo członkowskie,</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>pojazdów.</p> <p>Ponadto, nawet jeśli pracownicy stacji Transportowego Dozoru Technicznego mieliby spełniać podwyższone wymagania i zapewniać wyższy poziom bezpieczeństwa, co na razie nie wynika z przepisów ustawy, to mogłoby to uzasadniać powierzenie tym stacjom specyficznych badań, wymagających wyższych kwalifikacji, ale nie uzasadnia powierzenia tym stacjom badań pojazdów, które nie zostały przedstawione do badania technicznego w określonym terminie.</p> <p>Inne budzące wątpliwości ograniczenie zostało przewidziane w art. 6 projektu zgodnie z którym do dnia 1 stycznia 2023 r. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może realizować zadania, o których mowa w art. 86 ust. 4 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, na okręgowej stacji kontroli pojazdów na podstawie umowy zawartej z przedsiębiorcą prowadzącym taką stację.</p> <p>Przepis ten może stanowić ograniczenie, o którym mowa poniżej, jeśli uprawnieniu Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego będzie odpowiadał obowiązek po stronie przedsiębiorcy. W związku z tym zauważyć należy, że pomimo, że przepis ten posługuje się określeniem „może”, to wydaje się, że w praktyce ustanawia po stronie przedsiębiorcy obowiązek. Przemawia za tym między innymi okoliczność, że o zawarcie umowy ma prawo ubiegać się podmiot sprawujący poza tym nadzór nad swoim potencjalnym kontrahentem, co znacznie ogranicza możliwości negocjacyjne tego ostatniego.</p> <p>Ponadto pragnę zwrócić uwagę, że w praktyce umowy, o których mowa w tym przepisie, będą musiały zostać zawarte, aby zostały wykonane wszystkie wymagane dyrektywą badania techniczne. Wynika to z faktu, że realizacja niektórych zadań, o których mowa w projektowanym art. 86 ust. 4 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, wymaga korzystania ze stacji kontroli pojazdów, a jednocześnie zadania te zostały zastrzeżone do wyłącznej właściwości</p>	<p>w tym prywatne. Upoważnienie podmiotów prywatnych do wykonywania badań zdatności do ruchu drogowego jest możliwe jedynie w takim zakresie, w jakim służy realizacji zadań publicznych, jakimi są: 1. zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa badanych pojazdów, co wpływa bezpośrednio na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego; 2. Zapewnienie ochrony środowiska, w tym zwłaszcza przed nadmierną emisją spalin. W kontekście art. 4 ust. 2 dyrektywy oraz preambuły dyrektywy, realizacja tych dwóch fundamentalnych celów i związany z nimi interes publiczny ma charakter priorytetowy, natomiast realizacja prywatnego interesu przedsiębiorców, którym państwo może ewentualnie zezwolić na zarobkową działalność poprzez wykonywanie badań zdatności do ruchu drogowego, jednakże po spełnieniu ściśle określonych warunków i przy zapewnieniu pełnej realizacji interesu publicznego, przy ścisłym nadzorze i kontroli ze strony państwa.</p> <p>Niezrozumiałe jest więc kwestionowanie przez MSZ jasno i jednoznacznie określonych w dyrektywie bezpośrednich uprawnień państwa do wykonywania badań zdatności do ruchu drogowego. Badania te, zgodnie z dyrektywą państwo mogłoby teoretycznie powierzyć wyłącznie podmiotom lub jednostkom państwowym. Zgodnie z ustawą o dozorze technicznym, TDT jest państwową osobą prawną, a więc organem publicznym, co do którego dyrektywa przewiduje pierwszeństwo w zakresie powierzenia przez państwo badań</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>Transportowego Dozoru Technicznego, który może te zadania wykonywać wyłącznie w ten sposób.</p> <p>Zwracam uwagę, że za ograniczenie swobody przedsiębiorczości uznawany jest każdy środek, który uniemożliwia, utrudnia lub czyni mniej atrakcyjnym korzystanie z tej swobody. Wymienione wyżej wymogi niewątpliwie zaliczają się do takich ograniczeń. Ocena ich zgodności z Traktatem zależy od wykazania uzasadnienia względami nadrzędnego interesu publicznego oraz proporcjonalności w stosunku do założonego celu (wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie Komisja Europejska przeciwko Królestwu Hiszpanii C-400/08, pkt 73-75, ECLI:EU:C:2011:172). Projektodawca nie przedstawił jednak wystarczających wyjaśnień w tym zakresie. W szczególności nie wykazał, że każde ze wspomnianych ograniczeń jest właściwe do zapewnienia realizacji wyznaczonego celu i nie wykracza poza to, co niezbędne do jego osiągnięcia, a także rzeczywiście odzwierciedla troskę o realizację tego celu w sposób spójny i systematyczny.</p> <p>W związku z powyższym proponuję rezygnację z powyższych ograniczeń, względnie wyjaśnienie, jakie wymogi interesu publicznego uzasadniają ich wprowadzenie oraz odniesienie się do kwestii ich proporcjonalności.</p>	<p>zdatności. Kwestionowanie tego uprawnienia państwa jest więc sprzeczne z dyrektywą.</p> <p>Należy przy tym podkreślić, że zgodnie z orzecznictwem europejskim, wykonywanie badań zdatności do ruchu drogowego nie jest samo w sobie usługą.</p> <p>Ponadto, zgodnie z art. 49 TFUE</p> <p>Ograniczenia swobody przedsiębiorczości obywateli jednego Państwa Członkowskiego na terytorium innego Państwa Członkowskiego są zakazane w ramach poniższych postanowień. Zakaz ten obejmuje również ograniczenia w tworzeniu agencji, oddziałów lub filii przez obywateli danego Państwa Członkowskiego, ustanowionych na terytorium innego Państwa Członkowskiego.</p> <p>Z zastrzeżeniem postanowień rozdziału dotyczącego kapitału, swoboda przedsiębiorczości obejmuje podejmowanie i wykonywanie działalności prowadzonej na własny rachunek, jak również zakładanie i zarządzanie przedsiębiorstwami, a zwłaszcza spółkami w rozumieniu artykułu 54 akapit drugi, na warunkach określonych przez ustawodawstwo Państwa przyjmującego dla własnych obywateli.</p> <p>Projektowane przepisy w żadnym stopniu nie naruszają warunków swobody działalności gospodarczej określonej w ww. art. 49 TFUE, nie ograniczają swobody działalności obywateli</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	uwaga ogólna	MRiF (2)	<p>Niezależnie od powyższych uwag należy zauważyć, iż przedstawione w projekcie rozwiązania odbiegają w znaczący sposób od założeń przedłożonych w zgłoszeniu projektu do wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów, zwłaszcza w odniesieniu do skutków finansowych jakie ów projekt wywołuje. Dlatego też, należy stwierdzić, iż przedmiotowy projekt wymaga dalszej gruntownej analizy.</p>	<p><u>Uwaga ogólna.</u></p>
	uwaga ogólna	MC	<p>termin wejścia w życie projektowanej ustawy powinien być skorelowany z terminem wejścia w życie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.), oba bowiem akty mają na celu wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, s. 51)</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Termin wejścia w życie przedmiotowego projektu ustawy wynika z wdrażanej Dyrektywy. Wskazać należy również, iż konwersja całego systemu badań technicznych pojazdów, jaka wynika z implementowanych przepisów, jest projektem znacznej wielkości, który posiada charakter interdyscyplinarny. W konsekwencji czego projektodawca nie może opierać się na zdarzeniach przyszłych i niepewnych, jakim jest właśnie termin wejścia w życie ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.). Pierwszy termin wskazany był na dzień 1 stycznia 2016 r., następnie przekładany był kilkakrotnie: na 1 stycznia 2017 r., 4 czerwca 2018 r., a ostatnią wskazaną datą jest 27 października 2017 r.</p> <p>Mając na uwadze powyższe, nie można skorelować przedmiotowej zmiany ustawy z ww. ustawą z dnia 24 lipca 2015 r., bowiem projektodawca dla zapewnienia prawidłowości wdrożenia przepisów Dyrektywy musi opierać się na zdarzeniach/projektach pewnych, posiadających minimum gwarancji m.in.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
				terminowego funkcjonowania. Zmiany wynikające z implementacji Dyrektywy muszą wejść najpóźniej w życie w dniu 20 maja 2018 r. – bezwzględnie.
	uwaga ogólna	MC	projekt powołuje kompleksowy system nadzoru i kontroli nad przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów obejmujący stacje kontroli pojazdów, diagnostów oraz ośrodki szkolenia diagnostów, przy czym system ten wydaje się mieć głównie charakter organizacyjno-proceduralny pomijający wykorzystanie projektowanego rozwiązania teleinformatycznego - tj. systemu CEPIK 2.0., który w naturalny sposób wydaje się być właściwym elementem łączącym poszczególne rozwiązania proponowane w projekcie	<u>Uwaga nieuwzględniona.</u> Projektodawca zakłada utworzenie szczelnego systemu nadzoru i kontroli nad przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów, który to będzie kierowany przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. W toku wykonywanych przez siebie zadań nałożonych w drodze ustawy jako warunek sine qua non sprawnego wykonywania ww. zadań traktuje on dostęp do systemu CEPIK 2.0. tj. uprawnienie do pobierania danych jak i umieszczanie danych w systemie. Jednocześnie wskazać należy, iż sama ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.) wymienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako podmiot, któremu będą udostępniane dane gromadzone w systemie (w związku z wykonywaniem ustawowych zadań). .
	uwaga ogólna	MC	w projektowanych przepisach brakuje powiązania pomiędzy zadaniami Instytutu Transportu Samochodowego dotyczącymi prowadzenia rejestru ośrodków szkolenia diagnostów oraz Transportowego Dozoru Technicznego, który wydawać ma świadectwo kompetencji diagnosty. Należałoby zapewnić przynajmniej powiązania proceduralne pomiędzy rejestrem diagnostów a rejestrem ośrodków szkolenia - np. w celu weryfikacji	<u>Uwaga uwzględniona.</u>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			czy zaświadczenie o odbytych kursach, czy warsztatach, które stanowią podstawę do wydania świadectwa kompetencji diagnosty, wydał uprawniony ośrodek	
	uwaga ogólna	MC	należy rozważyć integrację rejestru diagnostów z centralną ewidencją pojazdów, polegającą na rozszerzeniu zakresu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów o dane z rejestru diagnostów, w celu zapewnienia przyjmowania do centralnej ewidencji pojazdów danych o badaniach technicznych przeprowadzonych przez uprawnione do tego osoby	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie zamieszczał w centralnej ewidencji pojazdów informacje o osobach uprawnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Jednakże Dyrektor TDT w prowadzonym przez siebie rejestrze diagnostów umieszczał będzie swego rodzaju historię diagnosty, która będzie odzwierciedlała całą ścieżkę kariery diagnosty. W rejestrze diagnostów prowadzonym przez Dyrektora TDT będą znajdowały się informacje o wykształceniu, praktyce, świadectwie kwalifikacji, ukończonych szkoleniach, a przede wszystkim będzie on zawierał określenie statusu diagnosty jako aktywny, nieaktywny bądź też wykreślony z rejestru. Takie rozwiązanie zapewni pełną transparentność wykonywania zawodu diagnosty.</p>
	uwaga ogólna	MC	należy także rozważyć, czy dane o nadaniu i umieszczeniu numeru rozpoznawczego nie powinny być przekazywane do centralnej ewidencji pojazdów przez stacje kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>W chwili przejęcia kompetencji w zakresie nadania i umieszczenia numeru rozpoznawczego dyrektor TDT przejmie uprawnienia starosty w tym zakresie, tj. będzie mógł wprowadzać dane do rejestru.</p>
	uwaga ogólna dotycząca	MSZ	Ponadto przypominam o konieczności dołączenia do projektu odwróconej tabeli zbieżności, zgodnie z § 30 ust.2 Regulaminu Rady	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
	odwróconej tabeli zbieżności		Ministrów.	
	postulaty legislacyjne	KPRM (2)	<p>1) w art. 73 proponuję zmianę brzmienia ust. 3a oraz dodanie ust. 3b w brzmieniu:</p> <p><i>„3a. Producent blankietów dowodów rejestracyjnych, nalepek kontrolnych i innych dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdów, a także starostowie przekazują Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego odpowiednio: blankiety dowodów rejestracyjnych, nalepek kontrolnych i innych dokumentów niezbędnych przy rejestracji pojazdów, a także wyróżniki literowo-cyfrowe lub tablice rejestracyjne niezbędne do sporządzania i wydawania dokumentów, o których mowa w art. 76 ust. 4.</i></p> <p><i>3b. Informacje dotyczące przekazywanych blankietów dowodów rejestracyjnych, nalepek kontrolnych i innych dokumentów wymaganych przy rejestracji, a także wyróżników literowo- cyfrowych lub tablic rejestracyjnych, o których mowa w ust. 3a, podlegają ochronie zgodnie z przepisami o ochronie informacji niejawnych o klauzuli „TAJNE”.</i></p> <p>2) w art. 76 proponuję następujące brzmienie art. 76 ust. 4:</p> <p><i>„4. Prezes Rady Ministrów określi, w drodze zarządzenia niepodlegającego ogłoszeniu, szczególny tryb i warunki przekazywania blankietów dowodów rejestracyjnych, nalepek kontrolnych i innych dokumentów wymaganych przy rejestracji pojazdów, a także wyróżników literowo-cyfrowych lub tablic rejestracyjnych, o których mowa w art. 73 ust. 3a, niezbędnych do sporządzania i wydawania dokumentów, o których mowa w art. 35 ust. 4 ustawy z dnia 24 maja 2002 r. o Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego oraz Agencji Wywiadu (Dz. U. z 2015 r. poz. 1929, z późn. zm.) - uwzględniając wymagania wynikające z obowiązku</i></p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona.</u></p> <p>Mając na uwadze ustalone zmiany oraz przyjętą systematykę oraz ustalone rozwiązania w zakresie zachowania formy dowodu rejestracyjnego i zachowania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym – uwagi zgłoszone w tym zakresie są obecnie bezprzedmiotowe. Ponadto wskazać należy, iż analizowane uwagi wykraczają w sposób znaczący poza obszar implementowanej dyrektywy 2014/45/UE. Materia ta nie leży również w obszarze merytorycznym ministra właściwego do spraw transportu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p><i>ochrony informacji niejawnych."</i></p> <p>Przedmiotowa propozycja legislacyjna jest wynikiem doświadczeń dotyczących realizacji obecnych przepisów ustawy — Prawo o ruchu drogowym i dokonanych konsultacji roboczych oraz merytorycznych uzgodnień ze służbami specjalnymi. Na kanwie prowadzonych konsultacji wyłoniła się potrzeba dokonania odpowiednich zmian przepisów odnoszących się do trybu rejestracji pojazdów wykorzystywanych przez właściwe podmioty i służby, celem ich wykorzystania do realizacji czynności operacyjno-rozpoznawczych. Należy uznać, że zasadne jest ich wprowadzenie do niniejszego projektu ustawy, aby w praktyce wyeliminować wątpliwości interpretacyjne powstałe na gruncie ich dotychczasowego brzmienia.</p>	
	uzasadnienie	MRiF	<p>Projekt zawiera regulacje (przykładowo art. 66 ust. 1a i 3a - artykuł ten nie jest wymieniony w tabeli zbieżności jako wdrażający dyrektywę 2014/45/UE), które mogą być uznane za przepis techniczny w rozumieniu § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 z późn. zm.), dlatego też projekt ten powinien być notyfikowany Komisji Europejskiej.</p> <p>Zastosowanie wyłączenia procedury notyfikacji może mieć miejsce jedynie w przypadkach określonych w § 4 i 5 ww. rozporządzenia Rady Ministrów; analizy takiej musi dokonać projektodawca.</p> <p>Zgodnie z § 41 Regulaminu pracy Rady Ministrów (Uchwała nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. (M. P. poz. 979), Minister Rozwoju (zarazem koordynator krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych) upoważniony jest jedynie do przedstawienia swojego stanowiska odnośnie do konieczności notyfikacji projektu w ramach dyrektywy 2015/1535/ UE. Zgodnie zaś z ustawą o działach administracji rządowej (art. 38 a), Regulaminem</p>	<p><u>Uwaga nieaktualna.</u></p> <p>Projektodawca zrezygnował z wdrożenia przedmiotowych zapisów.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			pracy Rady Ministrów (§ 27 ust. 3 pkt 4 lit. b oraz § 95) oraz rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (§ 9) - ostateczną decyzję o notyfikacji projektu podejmuje (i odpowiedzialność ponosi) minister właściwy.	
	uzasadnienie	KPRM	<p>Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie przepisów krajowych do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE. Jednocześnie w Uzasadnieniu projektu wskazuje się, iż „dyrektywa ta daje państwom członkowskim UE możliwość zaostreżenia 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”.</p> <p>Proponuje się zatem we wstępie Uzasadnienia precyzyjnie wskazać:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) jaki poziom implementacji jest wdrażany (czy minimum implementacyjne) oraz jakie dodatkowe/krajowe regulacje obejmuje przedłożony projekt ustawy; b) najważniejsze regulacje/zmiany, które zawiera projektowana ustawa w odróżnieniu do przepisów obowiązujących (wypunktowana lista najistotniejszych rozwiązań). 	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>Uzasadnienie zostało uzupełnione o szczegółowe zapisy.</p>
	OSR	KPRM	sposób prezentacji skutków dla sektora finansów publicznych wymaga korekty. Dochody Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) oraz Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) wskazane w tabeli w pkt 6 OSR powinny przedstawiać jedynie skutki zmian w poziomie istniejących już opłat lub całkowite wpływy w przypadku nowych opłat. W przypadku, gdy wysokość opłaty nie została jeszcze	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p> <p>OSR został uzupełniony w pełnym zakresie.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			ustalona, kalkulacja powinna uwzględniać projektowaną maksymalną wysokość stawki. Wskazana jest również szczegółowa prezentacja metodologii i założeń do oszacowania wydatków TDT i ITS. W punkcie tym należy również zaprezentować skutki zmiany organu przeprowadzającego egzaminy na diagnostę z TDT na ITS. Ponadto zniesienie nadzoru JST nad stacjami kontroli pojazdów powinno zostać ujęte jako zmniejszenie wydatków JST, przy jednoczesnym wskazaniu na zmniejszenie dochodów oraz kosztów dla TDT z tytułu wykonania nadzoru w imieniu JST;	
	OSR	KPRM	korekty wymaga również sposób przedstawienia wpływu regulacji na przedsiębiorców i obywateli. Wskazane w tabeli w punkcie 7 OSR skutki zmian w wysokości opłat (w przypadku opłat istniejących obecnie) lub obciążenia związane z ponoszeniem opłat (w przypadku nowych opłat) powinny bilansować się z nowymi dochodami TDT i ITS wskazanymi w punkcie 6 OSR. Łączny poziom obciążenia finansowego obywateli i przedsiębiorców kosztami nadzoru warto wskazać w informacjach dodatkowych. Ponadto, konieczne jest podanie metodologii i założeń do oszacowania obciążeń przedsiębiorców i obywateli. Odzwierciedlenia w tabeli wymaga także koszt przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów wynikający z obowiązku uczestnictwa diagnostów w warsztatach doskonalenia zawodowego. Punkt 7 OSR należy również uzupełnić o omówienie kosztów dostosowawczych dla stacji kontroli pojazdów oraz ośrodków szkolenia diagnostów do projektowanych wymagań w zakresie wyposażenia oraz warunków lokalowych;	<u>Uwaga uwzględniona.</u> OSR został uzupełniony w pełnym zakresie.
	OSR	KPRM	OSR wymaga uzupełnienia o wskazanie skutków zmian, które nie dotyczą nadzoru nad systemem kontroli badań technicznych pojazdów, a są wprowadzane projektowaną regulacją, w tym np. jednakowa prędkość pojazdu na obszarze zabudowanym 50 km/h bez względu na porę dnia, ograniczenia dla pieszych poruszających się przy użyciu urządzenia transportu osobistego. Konieczne jest również	<u>Uwaga nieaktualna.</u> Projektodawca zrezygnował z wdrażania regulacji.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			omówienie wpływu zmian w uzyskiwaniu uprawnień przez diagnostów na warunki dostępu do zawodu;	
	OSR	KPRM	punkt 12 OSR należy uzupełnić o wskazanie mierników, na podstawie których możliwa będzie ewaluacja projektu. Przykładowo, zgodnie z deklaracją wnioskodawcy, regulacja ma się przyczynić do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, stąd w OSR warto podać obecny odsetek wypadków, w tym wypadków śmiertelnych spowodowanych przez niesprawne pojazdy oraz wskazać ten wskaźnik jako jeden z mierników oceny skuteczności projektowanej reformy nadzoru;	<u>Uwaga uwzględniona.</u> OSR został uzupełniony w przedmiotowym zakresie.
	OSR	KPRM	punkt 5 OSR wymaga uzupełnienia o podanie czasu trwania konsultacji oraz informacji o udostępnieniu projektu w BIP RCL.	<u>Uwaga uwzględniona.</u>
	Dodatkowe przepisy	MSZ	Rozważenia wymaga również doprecyzowanie obowiązującej obecnie ogólnej definicji pojazdu zabytkowego - art. 3 dyrektywy 2014/45/UE przewiduje bardzo szczegółową definicję takiego pojazdu. Kwestia ta jest istotna z punktu widzenia zakresu stosowania przepisów dyrektywy i obowiązku wykonywania badań technicznych w stosunku do określonych pojazdów, na podstawie jej przepisów jedynie bowiem pojazdy odpowiadające tej definicji mogą być wyłączone z przeprowadzania takich badań.	<u>Uwaga nieuwzględniona,</u> Dyrektywa pozwala na wyłączenie z badań technicznych pojazdów nigdy lub prawie nigdy nie użytkowanych na drogach publicznych. Na gruncie projektowanej ustawy uzasadnione jest zastosowanie tego wyłączenia do pojazdów zabytkowych, które nie są wykorzystywane w zarobkowym transporcie drogowym.
	Dodatkowe przepisy W art. 1 po pkt 16 proponuje się dodać pkt 17 i 18	MON	„17) w art. 132 ust. 5 otrzymuje brzmienie: <i>Art. 132 Zatrzymany dokument pojazdu zarejestrowanego za granicą, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 1 pkt 4 i 6, pozostawia się w jednostce Policji albo jednostce Żandarmerii Wojskowej przez okres 7 dni. Po upływie tego terminu dokument przekazywany jest przedstawicielstwu państwa, w którym pojazd jest zarejestrowany.</i> 18) art. 134 otrzymuje brzmienie:	<u>Uwaga nieuwzględniona</u> Propozycja wykracza poza zakres projektu.

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p><i>Art. 134 W stosunku do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz innych pojazdów kierowanych przez żołnierzy pełniących czynną służbę wojskową uprawnienia i obowiązki policjantów określone w art. 132 ust. 1-3, 5 i 6 oraz w art. 133 ust. 1 wykonują również żołnierze Żandarmerii Wojskowej.</i></p> <p>Żandarmeria Wojskowa w zakresie przewidzianym brzmieniem art. 132 i 134 ustawy - Prawo o ruchu drogowym wykonuje te same zadania co Policja, stąd zasadnym jest ujęcie Żandarmerii Wojskowej, której żołnierze w praktyce również spotykają się z sytuacją określoną w art. 134 ust. 5, tj. zatrzymania dokumentu pojazdu zarejestrowanego za granicą lecz nie mają podstaw do jego zatrzymania. Ponadto, w myśl art. 2 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2015 r. poz. 355, z późn. zm.) w zakresie, trybie i na zasadach określonych w odrębnych przepisach zadania przewidziane dla Policji wykonują w Siłach Zbrojnych RP oraz w stosunku do żołnierzy Żandarmeria Wojskowa i wojskowe organy porządkowe.</p>	
	<p>Dodatkowe przepisy</p> <p>Po art. 5 proponuje dodać art. 6</p>	MON	<p><i>„Art. 6. W art. 106 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r. poz. 627, z późn. zm.) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:</i></p> <p><i>2. Przepisu ust. 1 pkt 1 nie stosuje się do funkcjonariuszy, o których mowa w art. 8 ust. 2 i 3.</i></p> <p><i>3. Przepisu ust. 1 pkt 4 nie stosuje się do funkcjonariuszy Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Żandarmerii Wojskowej, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Więziennej i Inspekcji Transportu Drogowego oraz do kierujących pojazdami ochotniczych straży pożarnych. ”.</i></p> <p>Włączenie Żandarmerii Wojskowej do katalogu podmiotów uprawnionych doprowadzi do ujednoczenia zasad obowiązujących już w innych służbach mundurowych, gdzie z obowiązku ukończenia</p>	<p><u>Uwaga nieuwzględniona</u></p> <p>Propozycja wykracza poza zakres projektu.</p>

Lp.	Art. projektu	Instytucja zgłaszająca uwagę	Treść uwagi	Sposób rozpatrzenia uwagi/uzasadnienie
			<p>kursu dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi są funkcjonariusze Policji, PSP, SG, BOR, ABW, CBA, SW, ITD, OSP oraz żołnierze SKW. Przy obecnym zapisie żołnierze Żandarmerii Wojskowej jako jedynej służby mundurowej zobowiązani są do odbycia szkolenia w zakresie kierowania pojazdami uprzywilejowanymi. Szkolenia te realizowane są poza jednostkami resortu obrony narodowej, co generuje znaczne koszty związane z koniecznością przygotowania bazy szkoleniowej, a ponadto żołnierze skierowani na takie kursy nie wykonują w tym czasie obowiązków służbowych. Żołnierze Żandarmerii Wojskowej mający wykonywać zadania przy użyciu pojazdów uprzywilejowanych będą przygotowywani tak jak wymienieni powyżej funkcjonariusze, tj. w oparciu o szkolenia w macierzystych jednostkach wojskowych.</p>	
	<p>Zał. 3 rozporządzenia MTBiGM w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badń technicznych pojazdów...</p>	<p>MSZ</p>	<p>Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, stanowiący załącznik nr 3 do rozporządzenia MTBiGM w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów... wymaga dostosowania, brak w nim bowiem zharmonizowanych kodów unijnych.</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona.</u></p>