

U S T A W A

z dnia 2016 r.

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

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) odnośnik nr 1 otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza ustawa wdraża:

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

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

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

3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822, z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1649, 1830, 1844 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 266, 352 i 1250.

- 7, t. 2, str. 478, Dz. Urz. WE L 67 z 9.03.2002, str. 47 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 6, str. 85);
- 4) dyrektywę Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. WE L 138 z 1.06.1999, str. 57 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 351, Dz. Urz. UE L 10 z 16.01.2004, str. 29 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 710, Dz. Urz. UE L 363 z 20.12.2006, str. 344, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 356 oraz Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 129);
 - 5) dyrektywę 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie (Dz. Urz. WE L 203 z 10.08.2000, str. 1 - Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 5, str. 80, Dz. Urz. UE L 90 z 8.04.2003, str. 37 -Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 254, Dz. Urz. UE L 173 z 8.07.2010, str. 33);
 - 6) dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz. Urz. UE L 263 z 9.10.2007, str. 1, Dz. Urz. UE L 292 z 31.10.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 35 z 4.02.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 118 z 13.05.2009, str. 13, Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 320 z 5.12.2009, str. 36 i Dz. Urz. UE L 339 z 22.12.2009, str. 60, Dz. Urz. UE L 72 z 20.03.2010, str. 17 i Dz. Urz. UE L 110 z 1.05.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 53 z 26.02.2011, str. 4, Dz. Urz. UE L 167 z 25.06.2011, str. 1 i Dz. Urz. UE L 185 z 15.07.2011, str. 30, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2012, str. 24, Dz. Urz. UE L 126 z 15.05.2012, str. 15 i Dz. Urz. UE L 353 z 21.12.2012, str. 1 i 31, Dz. Urz. UE L 47 z 20.02.2013, str. 51, Dz. Urz. UE L 55 z 27.02.2013, str. 9, Dz. Urz. UE L 65 z 8.03.2013, str. 1 i Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 172, Dz. Urz. UE L 43 z 13.02.2014, str. 12, Dz. Urz. UE L 47 z 18.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 69 z 8.03.2014, str. 3 i Dz. Urz. UE L 315 z 1.11.2014, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 9 z 15.01.2015, str. 1 i Dz. Urz. UE L 28 z 4.02.2015, str. 3);
 - 7) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów

silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51);

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

2) w art. 2:

a) pkt 18 otrzymuje brzmienie:

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

b) pkt 31 otrzymuje brzmienie:

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

c) pkt 35a otrzymuje brzmienie:

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

d) pkt 41 otrzymuje brzmienie:

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

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

„48a) urządzenie transportu osobistego – urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się pieszych, napędzane siłą mięśni lub za pomocą silnika

elektrycznego, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 25 km/h, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m;”

f) pkt 50 otrzymuje brzmienie:

„50) przyczepa – pojazd na kołach, bez silnika, przystosowany do łączenia go z innym pojazdem; określenie to obejmuje również przyczepę modułową;”

g) po pkt 50 dodaje się pkt 50a oraz 50b w brzmieniu:

„50a) moduł przyczepy – pojazd posiadający co najmniej 2 osie niezależne w jednej linii, umożliwiający połączenie z kompatybilnymi modułami przyczepy;

50b) przyczepa modułowa – przyczepa składająca się z jednego lub więcej modułów przyczepy, przeznaczona konstrukcyjnie do przewozu ładunków niepodzielnych;”

h) pkt 52 otrzymuje brzmienie:

„52) naczepa – przyczepę, której część spoczywa na innym pojeździe i obciąża ten pojazd;”

i) po pkt 57 dodaje się pkt 57a w brzmieniu:

„57a) cecha identyfikacyjna – numer VIN albo numer rozpoznawczy;”

j) pkt 58 otrzymuje brzmienie:

„58) numer VIN – numer identyfikacyjny pojazdu nadany i umieszczony przez producenta;”

k) po pkt 58 dodaje się pkt 58a w brzmieniu:

„58a) numer rozpoznawczy – numer nadwozia, podwozia albo ramy;”

l) po pkt 60 dodaje się pkt 60a w brzmieniu:

„60a) rodzaj pojazdu – klasyfikację pojazdu według wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 76 ust.1 pkt 3;”

m) pkt 82 otrzymuje brzmienie:

„82) tramwaj – pojazd przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy, z napędem lub bez napędu, przystosowany do poruszania się po torach tramwajowych;”

n) dodaje się pkt 86 i 87 w brzmieniu:

„86) badanie techniczne – zespół czynności kontrolnych wykonywanych na podstawie przepisów prawa przez:

a) diagnostę w stacji kontroli pojazdów, a w przypadku niektórych rodzajów pojazdów poza stacją kontroli pojazdów,

b) upoważnionego pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, w infrastrukturze właściciela lub posiadacza w przypadku tramwaju albo trolejbusu

– sprawdzających spełnianie przez pojazd odpowiednich warunków lub wymagań technicznych;

87) diagnosta – osobę fizyczną uprawnioną do wykonywania badania technicznego na podstawie świadectwa kompetencji diagnosty.”;

3) w art. 11 ustawy:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone, z zastrzeżeniem ust. 4b, tylko w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca rowerowi.”,

b) po ust. 4a dodaje się ust. 4b w brzmieniu:

„4b. Pieszy poruszający się przy użyciu urządzenia transportu osobistego może poruszać się jedynie po drodze dla rowerów, a w przypadku ruchu z prędkością pieszego także:

1) po chodniku lub poboczu, o szerokości co najmniej 2,5 m;

2) po drodze dla pieszych lub drodze dla rowerów i pieszych.”,

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przepisów ust. 1-4b nie stosuje się w strefie zamieszkania. W strefie tej pieszy korzysta z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem.”;

4) w art. 20:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynosi 50 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2.”;

b) uchyla się ust. 1a;

5) w art. 60 w ust. 2 w pkt 5 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) używania pojazdu oznaczonego w sposób nieodpowiedni do przewożonego ładunku.”;

6) w art. 62 ust. 4b otrzymuje brzmienie:

„4b. Przejazd zespołu pojazdów:

- 1) złożonego z liczby pojazdów większej niż określona w ust. 4, wymaga zezwolenia o którym mowa w art. 64d;
 - 2) o długości większej niż określona w ust. 4a wymaga zezwolenia, o którym mowa w art. 64c albo zezwolenia, o którym mowa w art. 64d.”;
- 7) w art. 64e w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) pojazdu specjalnego – żuraw samochodowy, w zakresie nacisku osi do 12 t;”;
- 8) w art. 66:
- a) ust. 1a otrzymuje brzmienie:
„1a. Pojazd kategorii M_2 oraz M_3 powinien być wyposażony w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający maksymalną prędkość do 100 km/h, pojazd kategorii N_2 oraz N_3 powinien być wyposażony w homologowany ogranicznik prędkości, ograniczający maksymalną prędkość do 90 km/h. Ogranicznik prędkości powinien być montowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną.”;
 - b) w ust. 1b w pkt 5 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje się pkt 6 i 7 w brzmieniu:
„6) kategorii N_3 oraz M_3 o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 stycznia 1988 r.;
 - 7) kategorii N_2 , M_2 oraz M_3 o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 10 t, zarejestrowanego przed dniem 1 października 2001 r.”;
- c) ust. 3a otrzymuje brzmienie:
„3a. Pojazd uczestniczący w ruchu powinien posiadać nadaną przez producenta, z zastrzeżeniem art. 66a, cechę identyfikacyjną.”;
- d) po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu:
„3b. Przepisu ust. 3a nie stosuje się do pojazdu zaprzęgowego, roweru, wózka rowerowego oraz wózka inwalidzkiego.”;
- 9) w art. 66a:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Cechę identyfikacyjną nadaje i umieszcza producent.”;
 - b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
„1a. Numeru VIN nie wymaga się dla:
 - 1) tramwaju;

- 2) pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego oraz przyczepy przeznaczonej dołączenia z tymi pojazdami;
 - 3) pojazdu samochodowego zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1995 r.;
 - 4) motocykla i motoroweru zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2003 r.;
 - 5) przyczep zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 29 października 2014 r.;
 - 6) pojazdu z nadanym i wybitym numerem rozpoznawczym, o którym mowa w ust. 2.”,
- c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nadaje, w drodze decyzji administracyjnej, za opłatą, unikalny numer rozpoznawczy, na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, w przypadku pojazdu:

- 1) zbudowanego przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcji własnej, którego markę określa się jako „SAM”;
- 2) w którym dokonano wymiany ramy lub podwozia na odpowiednio ramę lub podwozie bez numeru fabrycznego;
- 3) odzyskanego po kradzieży, w którym cecha identyfikacyjna uległa zatarciu lub sfalszowaniu;
- 4) nabytego na licytacji publicznej lub od podmiotu wykonującego orzeczenie o przepadku pojazdu na rzecz Skarbu Państwa, w którym cecha identyfikacyjna uległa zatarciu lub sfalszowaniu;
- 5) w którym cecha identyfikacyjna uległa zatarciu lub sfalszowaniu, a prawomocnym orzeczeniem sądu zostało ustalone prawo własności pojazdu;
- 6) w którym cecha identyfikacyjna uległa skorodowaniu lub została zniszczona podczas wypadku drogowego albo podczas naprawy;
- 7) zabytkowego, w którym cecha identyfikacyjna nie została umieszczona.”,

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

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

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając znaczenie cech identyfikacyjnych dla zapewnienia pewności i bezpieczeństwa obrotu pojazdami, określi, w drodze rozporządzenia, w przypadkach o których mowa w ust. 2, szczegółowy sposób oraz tryb ich nadawania i umieszczania oraz opłatę za nadanie numeru rozpoznawczego, przy czym wysokość tej opłaty nie może przekroczyć 100 zł.”;

10) w art. 67:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, może w drodze decyzji administracyjnej, w indywidualnym, uzasadnionym przypadku wydać zezwolenie na odstępstwo od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, zwane dalej „zezwoleniem”, mając na uwadze:

- 1) konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów oraz bezpieczeństwa pieszych;
- 2) zapewnienie możliwie najmniejszego negatywnego wpływu pojazdów na środowisko i infrastrukturę drogową;
- 3) przeznaczenie pojazdów oraz sposób ich wykorzystania.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 3-14 w brzmieniu:

„3. Zezwolenie, jest wydawane na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu, po uiszczeniu opłaty.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, należy dołączyć:

- 1) kopię dowodu rejestracyjnego, w przypadku pojazdu zarejestrowanego;
- 2) dokument potwierdzający własność pojazdu, a w przypadku posiadacza inny tytuł prawny do pojazdu;
- 3) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym wskazujące, których warunków technicznych pojazd nie spełnia;
- 4) inne dokumenty przedstawiające dane techniczne pojazdu w zakresie wnioskowanego odstępstwa.

5. Zezwolenie w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów pojazdu nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego, o którym mowa w art. 64.

6. W przypadku pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 4, wniosek o zezwolenie powinien być złożony za pośrednictwem organu właściwego w sprawach rejestracji pojazdów, o którym mowa w art. 73 ust. 4 ustawy.

7. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, na wniosek podmiotu zainteresowanego, udziela za opłatą, w drodze decyzji administracyjnej, przyrzeczenia wydania zezwolenia w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów, zwanego dalej „promesą”, uwzględniając kryteria, o których mowa w ust. 1.

8. Wniosek o udzielenie promesy powinien zawierać informacje dotyczące rodzaju pojazdu oraz warunków technicznych pojazdów, których ten pojazd nie spełnia.

9. Do wniosku, o którym mowa w ust. 8, podmiot zainteresowany dołącza dokumenty lub kopie dokumentów przedstawiające dane techniczne pojazdu w zakresie wnioskowanej promesy.

10. Promesę udziela się na okres 12 miesięcy.

11. W okresie ważności promesy nie można odmówić udzielenia zezwolenia określonego w promesie, chyba że pojazd nie odpowiada warunkom określonym w promesie.

12. Opłata za udzielenie promesy pomniejsza wysokość opłaty za wydanie zezwolenia.

13. Opłaty, o których mowa w ust. 3 i 7, stanowią przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

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

- 1) wysokość opłaty za udzielenie:
 - a) zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1000 zł,
 - b) promesy, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 500 zł
- mając na uwadze usprawnienie procedur oraz ponoszone koszty związane z udzielaniem zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych jakim powinien odpowiadać pojazd oraz promesy.”;

11) w art. 70y:

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

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

b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

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

12) w art. 71:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

„1a. W przypadku pojazdów:

- 1) zarejestrowanych, o których mowa w art. 81 ust. 4 pkt 2, albo
- 2) nowych, dla których wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzje o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE, zarejestrowanych po raz pierwszy

- do czasu następnego okresowego badania technicznego pojazdu dokumentem stwierdzającym dopuszczenie do ruchu pojazdu samochodowego, jest dowód rejestracyjny albo pozwolenie czasowe.”,

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Zespół pojazdów składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t i przyczepy albo autobusu i przyczepy może być dopuszczony do ruchu po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym pojazdu silnikowego, dokonanej na podstawie

informacji zawartej w dokumencie, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3, albo zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Przepis ten nie dotyczy motocykla.”;

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

„a) cecha identyfikacyjna,”;

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

„b) cecha identyfikacyjna,”;

15) w dziale III:

a) rozdział 3 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 3

Badania techniczne pojazdów

Art. 81. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego; badaniom technicznym nie podlega przyczepa motocyklowa oraz przyczepa specjalna przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny.

2. Badania techniczne dzielą się na badania okresowe, badania dodatkowe oraz badania co do zgodności z warunkami technicznymi.

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

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

- 1) nowy pojazd, dla którego wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzję o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu lub nowy pojazd objęty obowiązkiem, o którym mowa w art. 70d ust.1;
- 2) pojazd zarejestrowany po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim:
 - a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu - w okresie od dnia pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego, ustalonego na podstawie ust. 5, lub

b) w którego dowodzie rejestracyjnym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności, o którym mowa w ust. 19

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

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

6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego i specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, czterokołowca, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego, a następnie corocznie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie powyżej 7 łącznie z kierowcą wykorzystywanego do zarobkowego przewozu osób, pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym, z zastrzeżeniem ust. 7-10.

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

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

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

10. Przyczepa lekka i pojazd zabytkowy nie podlegają okresowym badaniom technicznym. Pojazd zabytkowy wykorzystywany do zarobkowego transportu drogowego podlega corocznym badaniom technicznym.

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

- 1) skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego:
 - a) w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska,
 - b) który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 5, lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, w tym kół, zawieszenia oraz układów poduszek powietrznych, układu kierowniczego lub hamulcowego;
- 2) skierowany przez starostę albo na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu:
 - a) w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji,
 - b) jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym, lub narusza wymagania ochrony środowiska,
 - c) w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy,
 - d) w celu sprawdzenia prawidłowości konstrukcyjnego ograniczenia prędkości ciągnika rolniczego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, do prędkości 25 km/h,
 - e) w przypadku, o którym mowa w pkt 1 lit. a,

- f) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych;
- 3) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym, z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem;
 - 4) który ma być używany jako taksówka, pojazd przystosowany do używania jako pojazd uprzywilejowany, pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego lub pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych;
 - 5) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupach 3 i 10 działu II załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. poz. 1844 oraz z 2016 r. poz. 615) w zakresie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, układu hamulcowego lub kierowniczego mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
 - 6) w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - 7) dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2016 r. poz. 710, z późn. zm.⁴⁾), ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.⁵⁾) lub ustawy z dnia 15

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 846, 960, 1052, 1206 i 1228.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 362, 596, 769, 1278, 1342, 1448, 1529 i 1540, z 2013 r. poz. 21, 888, 1027, 1036, 1287, 1304, 1387 i 1717 oraz z 2014 r. poz. 223, 312, 567, 598, 773, 915, 1052, 1215 i 1328, 1563, 1644, 1662 i 1863, z 2015 r. poz. 73, 211, 251, 478, 693, 699, 860, 933, 978, 1197, 1217, 1259, 1296, 1321, 1322, 1333, 1569, 1595, 1607, 1688, 1767, 1784, 1844, 1893, 1925, 1932, 1992 i 2299 oraz z 2016 r. poz. 188, 195, 615, 780, 823, 929, 1010 i 1206.

lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 851, z późn. zm.⁶⁾);

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

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

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

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

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

16. Badanie techniczne ciągnika rolniczego i przyczepy rolniczej może być przeprowadzane poza stacją kontroli pojazdów.

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

18. Wykonanie badania technicznego nie zwalnia właściciela lub posiadacza pojazdu od obowiązku, o którym mowa w art. 66 ust. 2.

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

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

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 915, 1138, 1146, 1215, 1328, 1457, 1563 i 1662, z 2015 r. poz. 73, 211, 933, 978, 1166, 1197, 1259, 1296, 1348, 1595, 1688, 1767, 1844 i 1932 oraz z 2016 r. poz. 68, 615, 780, 996, 1206 i 1454.

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

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

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

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

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

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

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

5. Dodatkowe badanie techniczne tramwaju albo trolejbusu przeprowadza się w razie potrzeby uzasadnionej okolicznościami badania po wypadku lub na wniosek organów kontroli ruchu drogowego w celu sprawdzenia zespołów i układów w tramwaju albo trolejbusie, co do których istnieje uzasadnione przypuszczenie, że nie spełniają one obowiązujących warunków technicznych, przy

czym zakres tego badania może być ograniczony do niektórych zespołów i układów tramwaju albo trolejbusu, stosownie do okoliczności, z których wynika potrzeba ich przeprowadzenia.

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

7. Badanie techniczne tramwaju albo trolejbusu jest przeprowadzane w infrastrukturze właściciela lub posiadacza, spełniającej warunki określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 9.

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

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

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

10. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 9, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:

- 1) warunki techniczne oraz specyfikę konstrukcji pojazdów podlegających badaniu;
- 2) proces zużywania podstawowych części i elementów wyposażenia tych pojazdów mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu;
- 3) zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.

Art. 83. Badanie techniczne przeprowadza się po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu:

- 1) opłaty za przeprowadzenie badania technicznego;
- 2) opłaty przeznaczonej na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów;
- 3) opłaty ewidencyjnej – nie dotyczy tramwajów.

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

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

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

4. W przypadku wykonania okresowego badania technicznego:

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

2) po wyznaczonej dacie badania technicznego

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

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.

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

2. Ponowne badanie techniczne, o którym mowa ust.1, przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego.

3. Ponowne badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1, przeprowadzane jest na koszt właściciela lub posiadacza pojazdu w przypadku braku stwierdzenia nieprawidłowości lub niezgodności, o których mowa w ust. 1.

b) dodaje się rozdziały 4-6 w brzmieniu:

„Rozdział 4

Stacje kontroli pojazdów

Art. 86. 1. Badanie techniczne przeprowadza się na:

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

2. Na podstawowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:

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

3. Na okręgowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:

- 1) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 4;
- 2) badania pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi;
- 3) badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów, jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 1, w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzenie badań poza stacją kontroli pojazdów.

4. Na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza się:

- 1) okresowe badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego;
- 2) dodatkowe badania techniczne w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w pkt 1;
- 3) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów odpowiednio przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych;
- 4) dodatkowe badania techniczne pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych;
- 5) badania techniczne tramwajów i trolejbusów, z uwzględnieniem art. 82 ust. 7;
- 6) procedurę umieszczenia numeru rozpoznawczego, o którym mowa w art. 66a ust. 2;
- 7) ponowne badania techniczne, o których mowa w art. 85.

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

6. Okresowe i dodatkowe badanie techniczne pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych oraz dodatkowe badania techniczne pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska,

wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych jest przeprowadzane wyłącznie w stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 86a. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.⁷⁾) i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

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

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

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

5. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który:

- 1) ma siedzibę lub oddział, a w przypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą miejsce wykonywania działalności – na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość;
- 3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe - dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej;
- 4) posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań;
- 5) zatrudnia diagnostów.

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 699, 875, 978, 1197, 1268, 1272, 1618, 1649, 1688, 1712, 1844 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 65, 352, 615, 780, 868, 903, 960, 1165 i 1228.

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

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

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

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

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

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

- 1) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
- 2) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym albo w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej - o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
- 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP) - jeżeli podmiot jest obowiązany posługiwać się tym numerem na podstawie przepisów o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników;
- 4) adres stacji kontroli pojazdów przedsiębiorcy;
- 5) zakres badań, jakie przedsiębiorca zamierza przeprowadzać;
- 6) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ich świadectw kompetencji diagnostów.

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

„Oświadczam, że:

- 1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów są kompletne i zgodne z prawdą;

- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, określone w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.”.

4. Oświadczenie powinno również zawierać:

- 1) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
- 2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
- 3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.

Art. 86d. 1. W ramach rozpatrywania wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sprawdza spełnienie przez przedsiębiorcę wymagań, o których mowa w art. 86a ust. 5, przy czym sprawdzenia, o którym mowa w art. 86a ust. 5 pkt 4, dokonuje się na stacji kontroli pojazdów. Z czynności sprawdzających jest sporządzany protokół.

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

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

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

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

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

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

- 1) informacje o zmianie danych, o których mowa w art. 86c ust. 2,

- 2) informacje o zmianie stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów,
- 3) wniosek o wykreślenie z rejestru w związku z zakończeniem prowadzenia działalności w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów

– w terminie 7 dni od dnia zaistnienia zmian lub zakończenia prowadzenia działalności.

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

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

2. Uzyskanie nowego wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów nie jest wymagane w przypadku zmiany stanu faktycznego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, polegającej na wymianie wyposażenia kontrolno-pomiarowego, jeżeli zostało ono poddane sprawdzeniu uzupełniającemu przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Sprawdzenie uzupełniające podlega opłacie.

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

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

5. Do zawiadomienia, o którym mowa w ust. 4, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust.1 pkt 1.

Art. 86g. 1. W przypadku śmierci przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, na wniosek, może w drodze decyzji administracyjnej udzielić zgody na wykonywanie uprawnień wynikających z dotychczasowego wpisu do rejestru, na okres nie dłuższy niż 6 miesięcy, pod warunkiem złożenia przez przedsiębiorcę, który zamierza wykonywać tę działalność oświadczenia o spełnianiu warunków

wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

2. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia.". Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

3. Do oświadczenia, o którym mowa w ust. 1, stosuje się przepisy art. 86c ust. 4.

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

- 1) na jego wniosek;
- 2) w przypadku wydania decyzji administracyjnej o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów.

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

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

3. Rażącem naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest:

- 1) niezgodne ze stanem faktycznym wydawanie zaświadczeń o przeprowadzanych badaniach technicznych lub dokonanie wpisu w dowodach rejestracyjnych pojazdów;
- 2) przeprowadzanie badań technicznych bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.

Art. 86i. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego dokonuje na wniosek przedsiębiorcy, za opłatą, co 5 lat, sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w

zakresie wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań.

2. Opłata, o której mowa w ust. 1, stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 86j. 1. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, w celu zapewnienia obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych, sprawuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

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

3. W ramach wykonywanego nadzoru Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego:

- 1) przeprowadza kontrolę i zatwierdzenie wyników wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę w zakresie:
 - a) analizy wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek,
 - b) analizy i zatwierdzenia wyniku pomiaru z urządzeń do badania skuteczności i równomierności działania hamulców,
 - c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji,
 - d) fotograficznego udokumentowania obecności pojazdu na badaniach;
- 2) przeprowadza, co najmniej raz w roku, dorażne kontrole sprawdzające stacje kontroli pojazdów – w zakresie:
 - a) zgodności stacji kontroli pojazdów z wymaganiami, o których mowa w art. 86a ust. 5,
 - b) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów,
 - c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji,
 - d) weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych;
- 3) przeprowadza analizę skarg, wniosków i statystyk, na podstawie których może również wszczynać dorażne kontrole stacji kontroli pojazdów;

- 4) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów i wykonywania badań technicznych;
- 5) zakazuje prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów w przypadkach, o których mowa w art. 86h ust. 2.

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

5. Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym.

6. W ramach prowadzonych kontroli pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego mają prawo:

- 1) żądania od przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;
- 2) wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są prowadzone badania techniczne w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana przez stację działalność;
- 3) uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych.

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

8. W ramach kontroli, o których mowa w ust. 3 pkt 1, w danym roku kalendarzowym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego obejmuje sprawdzeniem nie mniej niż 0,5 % liczby badań technicznych wykonanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzedzającym.

9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego poddaje analizie statystycznej wyniki uzyskane w toku kontroli, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2, i

przekazuje je ministrowi właściwemu do spraw transportu do końca czerwca roku następującego po roku objętym analizą.

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

- 1) szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie;
- 2) sposób nadawania kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów;
- 3) wzory:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, wniosku o zmianę danych zawartych w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz wniosku o wykreślenie z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów,
 - b) zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do tego rejestru,
 - c) pieczętek stacji kontroli pojazdów;
- 4) wysokość opłat za:
 - a) czynności w zakresie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1.700 zł,
 - b) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86i, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1.500 zł, uwzględniając całkowite koszty z tym związane,
 - c) sprawdzenie uzupełniające, o którym mowa w art. 86f ust. 2, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 500 zł uwzględniając całkowite koszty z tym związane,
 - c) przeprowadzenie badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych, przy czym ich wysokość nie może przekroczyć 600 zł, uwzględniając rodzaje badanych pojazdów, przedmiot, zakres, sposób i warunki przeprowadzania badań technicznych pojazdów,
 - d) przeprowadzanie badań technicznych tramwajów albo trolejbusów, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1.800 zł, uwzględniając rodzaje badanych pojazdów, przedmiot, zakres, sposób i warunki przeprowadzania badań technicznych tych pojazdów.

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

- 1) postęp techniczny w rozwoju konstrukcji pojazdów;
- 2) sposoby badań technicznych pojazdów;
- 3) konieczność ujednoczenia wzorów dokumentów;
- 4) koszty dokonania sprawdzenia stacji kontroli pojazdów pod względem wymagań wyposażenia i warunków lokalowych;
- 5) koszty związane z przeprowadzeniem badań technicznych stosownie do ich przedmiotu, zakresu, sposobu wykonywania oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego;
- 6) konieczność zapewnienia jednolitego sposobu postępowania podmiotów i organów.

3. 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 (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114 oraz z 2016 r. poz. 352).

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

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

3. Upoważnione do przeprowadzania badań technicznych komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów, o których mowa w ust. 2, posiadają

uprawnienia stacji kontroli pojazdów wyłącznie w odniesieniu do pojazdów służb, o których mowa w ust. 1.

4. 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 wynikającą z przeznaczenia pojazdów służb, o których mowa w ust. 1, określą, w drodze rozporządzenia:

- 1) jednostki organizacyjne sprawujące nadzór nad komórkami organizacyjnymi i stacjami kontroli pojazdów przeprowadzającymi badania techniczne pojazdów oraz wydające upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych, wzory dokumentów związanych z uzyskaniem upoważnień do wykonywania badań oraz wzór upoważnienia do ich przeprowadzania;
- 2) wymagania w stosunku do komórek organizacyjnych i stacji kontroli pojazdów upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych pojazdów;
- 4) warunki i terminy przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 5) zasady i warunki współpracy przy wykonywaniu badań technicznych pojazdów innej służby niż właściwa dla komórki organizacyjnej przeprowadzającej badanie.

Rozdział 5

Diagności

Art. 86m. Badania techniczne wykonuje zatrudniony na stacji kontroli pojazdów diagnosta.

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

- 1) posiada odpowiednie wykształcenie i praktykę;
- 2) ukończyła kurs dla kandydatów na diagnostów, potwierdzony zaświadczeniem o jego ukończeniu albo odbyła kształcenie w formie zajęć szkolnych prowadzonych dla uczniów przez szkołę, jeżeli w podstawie

programowej kształcenia w danym zawodzie jest przewidziane uzyskanie umiejętności do przeprowadzania badań technicznych pojazdów;

- 3) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny na diagnostę przed komisją powołaną przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego;
- 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu:
 - a) za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe,
 - b) za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

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

- 1) wyższe wykształcenie w 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 w stacji obsługi pojazdów lub stacji kontroli pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku kontroli lub naprawy pojazdów albo
- 2) 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.

3. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 2, wlicza się: praktykę objętą programem kształcenia na studiach, pod warunkiem, że praktyka jest odbywana na podstawie umowy o praktykę absolwencką zawartej między uczelnią a stacją kontroli pojazdów lub podmiotem, o którym mowa w art. 86l ust. 1.

4. Podstawą do zakwalifikowania wykształcenia wyższego w zakresie nauk technicznych na potrzeby wydania świadectwa kompetencji diagnosty do przeprowadzania badań technicznych pojazdów jest dokument wystawiony przez

uczelnie potwierdzający, iż program kształcenia na określonym kierunku studiów obejmował obszary związane z budową pojazdów, o których mowa w ust. 2 pkt 1.

Art. 86o. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do wykonywania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty.

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

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

4. Świadectwo kompetencji diagnosty jest wydawane na podstawie wniosku, do którego dołącza się dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w art. 86n ust. 1 oraz dowód uiszczenia opłaty.

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

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

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

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

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

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

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

- 2) rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych.

9. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest:

- 1) przeprowadzanie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego;
- 2) wydawanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym, niezgodnego ze stanem faktycznym.

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

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

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

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

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku:

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

3. W rejestrze diagnostów umieszcza się:

- 1) dane diagnosty:
 - a) numer ewidencyjny,

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

Art. 86q. Diagnosta jest obowiązany:

- 1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki;
- 2) uczestniczyć co dwa lata w dwudniowych warsztatach doskonalenia zawodowego;
- 3) przekazywać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego:
 - a) informacje o zmianie danych, o których mowa w art. 86n ust. 1 pkt 4, oraz art. 86p ust. 3 pkt 1 lit. b - d – w terminie 14 dni od dnia tej zmiany,
 - b) zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego, nie później niż 14 dni po upływie dwuletniego okresu od dnia wpisu do rejestru diagnostów albo ukończenia ostatnich warsztatów doskonalenia zawodowego.

Art. 86r. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany do:

- 1) przekazywania Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego informacji o zatrudnieniu albo ustaniu zatrudnienia diagnosty w terminie 7 dni od zaistnienia tego zdarzenia;
- 2) pokrywania kosztów związanych z uczestnictwem diagnosty, którego zatrudnia, w warsztatach doskonalenia zawodowego.

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

2. Kursy i warsztaty, o których mowa w ust. 1, są realizowane zgodnie z programem i obejmują:

- 1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń;
 - 2) część praktyczną w zakresie przeprowadzania badań technicznych.
3. Część praktyczną przeprowadza się w okręgowej stacji kontroli pojazdów.
4. Ośrodek szkolenia wydaje zaświadczenia o ukończeniu:
- 1) kursu dla kandydatów dla diagnostów,
 - 2) kursu dla diagnostów,
 - 3) warsztatów doskonalenia zawodowego,
- pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.

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

- 1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonego kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego:
 - a) salę wykładową,
 - b) pomieszczenie biurowe;
- 2) dysponuje miejscem do prowadzenia ćwiczeń i zajęć praktycznych;
- 3) zapewnia prowadzenie kursów lub warsztatów doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających:
 - a) dokumenty potwierdzające uprawnienia diagnosty albo wykształcenie wyższe 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 pojazdu, systemów informatycznych,
 - b) udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją,
 - c) udokumentowane uczestnictwo co dwa lata w seminariach organizowanych przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego obejmujących przepisy dotyczące badań technicznych pojazdów;
- 4) posiada zbiory odpowiednich przepisów oraz pomoce i środki dydaktyczne zapewniające prowadzenie zajęć zgodnie z obowiązującym programem kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 5) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów

lub umyślne przestępstwo skarbowe - dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej;

- 6) w stosunku do którego nie została otwarta likwidacja lub nie ogłoszono upadłości.

2. Koszty uczestnictwa w seminariach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, pokrywają uczestnicy seminariów.

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

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

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

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

5. Rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia prowadzi Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego.

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

- 1) nazwę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
- 2) numer KRS lub numer w Centralnej Ewidencji i Informacji Działalności Gospodarczej – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
- 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – jeżeli podmiot jest obowiązany posługiwać się tym numerem na podstawie przepisów o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników;
- 4) numer identyfikacji statystycznej (REGON) – o ile taki numer przedsiębiorca posiada;
- 5) adres prowadzenia działalności;

- 6) adres stacji kontroli pojazdów – wraz z określeniem tytułu prawnego oraz okresu, na jaki przedsiębiorca posiada tytuł prawny do dysponowania stacją kontroli pojazdów na potrzeby szkolenia.

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

„Oświadczam, że:

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

8. Oświadczenie powinno również zawierać:

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

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

10. Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia umieszcza dane, o których mowa w ust. 6 i 9, z wyjątkiem adresu zamieszkania, jeżeli jest on inny niż adres siedziby.

11. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia jest obowiązany przekazać Dyrektorowi Instytutu Transportu Samochodowego informacje o:

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

Art. 86v. 1. Nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia sprawuje Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego.

2. Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego przeprowadza:

- 1) kontrole okresowe co dwa lata;
- 2) kontrole doraźne w razie uzasadnionego podejrzenia naruszenia przepisów dotyczących ośrodków szkolenia.

3. Kontrole, o których mowa w ust. 2 pkt 1 przeprowadza się za opłatą. Opłata stanowi przychód Instytutu Transportu Samochodowego.

4. W ramach sprawowanego nadzoru Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wydaje decyzję administracyjną o wykreśleniu z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia w zakresie prowadzenia kursów i warsztatów doskonalenia zawodowego, jeżeli przedsiębiorca:

- 1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 86u ust. 7, niezgodnie ze stanem faktycznym;
- 2) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia;
- 3) nie dopełnił obowiązku, o którym mowa w art. 86u ust. 11.

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

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

Art. 86w. Organem odwoławczym od decyzji Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego w sprawach dotyczących ośrodków szkolenia jest minister właściwy do spraw transportu.

Art. 86x. 1. Egzaminy dla kandydatów na diagnostów oraz diagnostów przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego.

2. Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego zapewnia środki na prowadzenie działalności komisji i jej obsługę.

3. Za egzamin pobiera się opłatę. Opłata, stanowi przychód Instytutu Transportu Samochodowego.

4. Na egzaminie wykorzystuje się pytania egzaminacyjne pochodzące z katalogu pytań zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw transportu. Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2015 r. poz. 2058, z późn. zm.⁸⁾).

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

- 1) program szkolenia kandydatów na diagnostów, diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnej;
- 3) tryb, szczegółową formę, warunki i zakres egzaminu dla kandydatów na diagnostów i diagnostów;
- 4) wysokość opłaty za egzamin dla kandydatów na diagnostów oraz diagnostów, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 500 zł;
- 5) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia;
- 6) sposób:
 - a) postępowania z dokumentami dotyczącymi osób ubiegających się o uzyskanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz wzory stosowanych dokumentów,
 - b) prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia;
- 7) wzory dokumentów związanych z prowadzeniem kursów i warsztatów doskonalenia zawodowego;
- 8) wysokość opłaty za kontrolę, o której mowa w art. 86v ust. 2 pkt 1, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1.200 zł;
- 9) wysokość opłaty za czynność wpisu do rejestru, o której mowa w art. 86u ust. 9, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 600 zł;
- 10) wzór:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia,

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 34, 352 i 996.

b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:

- 1) potrzebę zapewnienia należytych wymagań organizacyjno-technicznych do przeprowadzania kursów w zależności od rodzaju i zakresu kursu;
- 2) osiągnięcie właściwego poziomu wiedzy i umiejętności niezbędnych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów;
- 3) potrzebę zapewnienia sprawności procedur administracyjnych i należytej ochrony dokumentacji związanej z prowadzeniem kursów i warsztatów;
- 4) konieczność ujednoczenia stosowanych dokumentów.

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

- 1) wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów;
- 2) wzór świadectwa kompetencji diagnosty oraz sposób ustalania numeru ewidencyjnego diagnosty;
- 3) wzór wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty;
- 4) wzór pieczętki diagnosty;
- 5) wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 100 zł.

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

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

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

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

- b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.
6. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 5, minister uwzględnia:
- 1) potrzebę zapewnienia ujednoczonych procedur oznaczania ośrodków szkolenia;
 - 2) potrzebę ujednoczenia dokumentów;
 - 3) koszty związane z:
 - a) prowadzeniem rejestru przedsiębiorców,
 - b) wykonywaniem nadzoru nad ośrodkami szkolenia.

Rozdział 6

Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów oraz Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych

Art.86z. 1. Tworzy się Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów, zwany dalej „Funduszem ZPJBTP”, którego dysponentem jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

2. Fundusz ZPJBTP jest funduszem celowym.

3. Obowiązane do pobierania i przekazywania opłat do Funduszu ZPJBTP są podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów.

4. Podmioty obowiązane do pobrania i przekazania opłaty mają obowiązek w terminie, o którym mowa w art. 86zb ust. 1 pkt 2, przekazywać należne kwoty na rachunek Funduszu ZPJBTP, sporządzać i przysyłać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego sprawozdania z pobranych i przekazanych opłat.

5. Od nieterminowo przekazanych opłat pobiera się odsetki za zwłokę, w wysokości odsetek należnych za nieterminowe regulowanie zobowiązań podatkowych.

6. Do należności z tytułu opłat oraz odsetek za zwłokę stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2015 r. poz. 613, z późn. zm.⁹⁾), z tym że uprawnienia organów podatkowych przysługują Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego.

⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 699, 978, 1197, 1269, 1311, 1649, 1923, 1932, 2184, z 2016 r. poz. 195, 615, 846 i 1228.

7. Przychodami Funduszu ZPJBTP są opłaty na fundusz pobrane za każde wykonane badanie techniczne pojazdu, oraz odsetki za zwłokę pobierane z tytułu nieterminowo przekazywanych opłat.

8. Ściągnięcie należności z tytułu należnych opłat i odsetek, o których mowa w ust. 6, następuje na podstawie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji (Dz. U. z 2016 r. poz. 599, 868 oraz 1228) - w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

9. Wydatki Funduszu ZPJBTP są przeznaczone na finansowanie wydatków związanych z utworzeniem, rozwojem i funkcjonowaniem systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych, w tym:

- 1) zatrudnienie, wyszkolenie oraz szkolenie okresowe odpowiedniej liczby pracowników;
- 2) budowa i utrzymanie stacji kontroli pojazdów, o których mowa art. 86 ust. 1 pkt 3 ustawy;
- 3) utworzenie i prowadzenie:
 - a) rejestru stacji kontroli pojazdów,
 - b) rejestru diagnostów,
 - c) systemu pozwalającego na analizę wyników badań technicznych i podejmowanie odpowiednich działań kontrolnych i nadzorczych nad stacjami kontroli pojazdów.

Art.86za. 1. Wysokość opłaty przeznaczonej na Fundusz ZPJBTP za każde badanie techniczne pojazdów nie może przekroczyć równowartości w złotych 2 euro, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego ustalonego przez Narodowy Bank Polski w dniu ogłoszenia rozporządzenia, o którym mowa w art. 86zb ust. 1 ustawy.

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

- 1) wysokość opłaty za każde badanie techniczne przeznaczonej na Fundusz ZPJBTP;
- 2) termin, w którym podmioty obowiązane do pobrania i przekazania opłaty przeznaczonej na Fundusz ZPJBTP, przekazują pobrane należności na rachunek Funduszu ZPJBTP;

- 3) również tryb i zasady pobierania, ewidencjonowania, przekazywania i rozliczania opłaty przez podmioty zobowiązane do jej pobierania;
- 4) wzór miesięcznego sprawozdania zawierającego kwoty opłat pobranych i przekazanych lub uiszczonych na rachunek Fundusz ZPJBTP;
- 6) termin przekazywania miesięcznego sprawozdania.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister uwzględnia:

- 1) koszty związane ze sprawowaniem nadzoru nad systemem badań technicznych;
- 2) konieczność ujednolicenia wzorów dokumentów;
- 3) konieczność zapewnienia jednolitego postępowania podmiotów.

Art.86zc. 1. Tworzy się Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych.

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

3. Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych umożliwia wymianę informacji z właściwymi krajowymi punktami kontaktowymi innych niż Rzeczpospolita Polska państw członkowskich.

Art. 86zd. 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”.

16) w art. 129g uchyla się ust. 5;

17) po art. 140m dodaje się art. 140ma oraz art. 140mb w brzmieniu:

„Art. 140ma. Kto:

- 1) wbrew obowiązkowi dopuszcza do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu bez wymaganego świadectwa kompetencji diagnosty,
- 2) wbrew obowiązkowi dopuszcza do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania,
- 3) wbrew obowiązkowi dopuszcza do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego,

– podlega karze w wysokości do 10000 zł.

Art.140mb. Kto:

- 1) przeprowadza badanie techniczne pojazdu niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania,
- 2) przeprowadza badanie techniczne pojazdu bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego,
– podlega karze w wysokości do 5000 zł.”;

18) w art. 140n ust. 1 oraz ust. 2 otrzymują brzmienie:

„Art. 140n. 1. Kary pieniężne, w sprawach określonych w art. 140m, art. 140ma oraz art. 140mb, nakładane są w drodze decyzji administracyjnej.

2. Kary pieniężne, o których mowa:

- 1) w art. 140m za wprowadzenie do obrotu albo niewycofanie z obrotu pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części, o których mowa w art. 70d ust. 1 i ust. 6 pkt 2 przeznaczonych dla konsumentów, nakłada właściwy organ Inspekcji Handlowej;
- 2) w art. 140m za wprowadzenie do obrotu albo niewycofanie z obrotu pojazdów, o których mowa w art. 70d ust. 1, ust. 4 i ust. 6 pkt 2, nieprzeznaczonych dla konsumentów, nakłada Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego;
- 3) w art. 140ma oraz art. 140mb, nakłada Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.”.

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

a) Lp. 3 otrzymuje brzmienie:

- „a) o naciskach osi nie większych od dopuszczalnych dla danej drogi,
- b) o rzeczywistej masie całkowitej nie większej od dopuszczalnej,
- c) o szerokości nieprzekraczającej 3,2 m,
- d) o długości nieprzekraczającej:
 - 15 m dla pojedynczego pojazdu,
 - 23 m dla zespołu pojazdów,
- e) o wysokości nieprzekraczającej 4,3 m;”;

b) Lp. 7 otrzymuje brzmienie:

- „a) o wymiarach lub rzeczywistej masie całkowitej większych od wymienionych w kategoriach I-VI;
- b) o naciskach osi przekraczających wielkości przewidziane dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t;”.

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

- 1) w art. 44 ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) wydawanie świadectw dopuszczenia pojazdów do przewozu niektórych materiałów niebezpiecznych, oraz wykonywanie innych zadań określonych w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 o przewozie towarów niebezpiecznych;”;
- 2) w art. 44 ust. 1 po pkt 7 dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
„8) opracowywanie wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu projektów aktów prawnych dotyczących warunków technicznych pojazdów, homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, badań technicznych pojazdów oraz drogowego przewozu towarów niebezpiecznych”.

Art. 3. W ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.¹⁰⁾) w art. 84a w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

- „8) kontrolą wykonywania badań technicznych pojazdów oraz ośrodków szkolenia diagnostów na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.¹¹⁾).”.

Art. 4. W ustawie z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2015 r. poz. 783, z późn. zm.¹²⁾) w załączniku do ustawy w części I w ust. 36 w kolumnie 4 dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

- „3) dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów; .
- 4) dokonanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 893) w art. 3 w ust. 1 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 584, 699, 875, 978, 1197, 1268, 1272, 1618, 1649, 1688, 1712, 1844, 1893 oraz z 2016 r. poz. 65, 352, 615, 780, 868, 903, 960, 1165 i 1228.

¹¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822, z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1649, 1830, 1844, 1893, 2183 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 266, 352 i 1250.

¹²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1358, 1607, 1649, 1844 i 1893 oraz z 2016 r. poz. 65, 195, 544 i 753.

„10) art. 75a, art. 86a oraz art. 86u ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.¹³⁾);”;

Art. 6. Do dnia 1 stycznia 2023 r. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może realizować zadania, o których mowa w art. 86 ust. 4, na okręgowej stacji kontroli pojazdów na podstawie umowy zawartej z przedsiębiorcą prowadzącym taką stację.

Art. 7. Z dniem wejścia w życie ustawy minister właściwy do spraw transportu przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, prowadzenie wszczętych a niezakończonych postępowań dotyczących odstępstw od warunków technicznych jakim powinny odpowiadać pojazdy.

Art. 8. 1. Wpisy do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów dokonane przez starostów na podstawie art. 83a ust 1 ustawy zmienianej w art. 1, stają się wpisami do rejestru prowadzonego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie art. 83b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

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

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

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

Art. 9. 1. Uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do wykonywania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

¹³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822, z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1649, 1830, 1844, 1893, 2183 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 266, 352 i 1250.

2. Diagnostyci, którzy uzyskali uprawnienia:

- 1) do dnia 21 sierpnia 2004 r. w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy,
 - 2) po dniu 21 sierpnia 2004 r. w okresie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy,
- są obowiązani do odbycia pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego i przekazania do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w tych warsztatach.

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

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

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

6. Do spraw w zakresie wydania uprawnienia diagnosty:

- 1) wszczętych a niezakończonych przez starostę przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy,
- 2) prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, w przypadku osób, o których mowa w ust. 5,

- stosuje się przepisy dotychczasowe.

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

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

9. Starosta, który wydał albo cofnął uprawnienie diagnoście, przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego: imię i nazwisko diagnosty, jego PESEL lub w przypadku jego braku datę urodzenia, numer uprawnienia, zakres uprawnienia, datę przyznania uprawnienia albo datę cofnięcia uprawnienia, w przypadku uprawnień wydanych albo cofniętych:

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

Art. 10. Poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych dla stacji kontroli pojazdów, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowuje ważność do czasu zmiany stanu faktycznego, dla którego zostało wydane, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania.

Art. 11. 1. Wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dowody rejestracyjne i dokonane w nich wpisy terminu badania technicznego zachowują ważność.

2. Minister właściwy do spraw transportu, działając na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy, o której mowa w art. 1, określi nowy wzór dowodu rejestracyjnego nie później niż w ciągu 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

3. Do czasu określenia nowego wzoru dowodu rejestracyjnego, minister właściwy do spraw transportu działając na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 3 ustawy, o której mowa w art. 1, określi czynności organów związane z dopuszczeniem pojazdu do ruchu zgodnie z art. 84 ust. 1 tej ustawy dla wydawanych dowodów rejestracyjnych według wzoru obowiązującego przed jego zmianą.

Art. 12. Ustawa wchodzi w życie z dniem 20 maja 2018 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 8 ust. 3 oraz art. 9 ust. 9 - które wchodzi w życie z dniem ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 2, 3, 5, 6, 9, 10, art. 2 pkt 2, art. 8 ust. 3 oraz art. 9 ust. 9 - które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 1 pkt 15 w zakresie art. 86j ust. 8 - który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2019 r.;
- 4) art. 1 pkt 4 - który wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Za zgodność
pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

Tomasz Behrendt

UZASADNIENIE

Aktualnie obowiązujący w Polsce system przeprowadzania badań technicznych pojazdów zawarty w *ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), jest oparty na regulacjach Unii Europejskiej (UE), tj. *dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep* (Dz. Urz. UE L 141 z 06.06.2009, str. 12, z późn. zm.).

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

Jednocześnie dyrektywa ta daje państwom członkowskim UE możliwość zaostżenia 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.

Do głównych celów i założeń ww. dyrektywy należy zaliczyć:

1) określenie wymagań dla:

- a) kandydatów na diagnostów (w zakresie wymaganego wykształcenia, wiedzy oraz doświadczenia),
- b) organów nadzoru (dotyczących kompetencji technicznych, zapewnienia bezstronności, odpowiednich kwalifikacji);

2) stworzenie systemu przeprowadzania odpowiednich egzaminów lub obowiązkowych szkoleń dla diagnostów: wstępnych, jak również regularnych szkoleń przypominających i poszerzających wiedzę z zakresu konstrukcji pojazdów oraz sposobu przeprowadzania badań – szkolenia powinny obejmować zarówno elementy teoretyczne jak i praktyczne;

3) w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów m.in.:

- a) sprawdzanie stacji przed jej zatwierdzeniem oraz przeprowadzanie kontroli okresowych i doraźnych (nadzwyczajnych),
- b) monitorowanie jakości badań,
- c) analiza skarg na funkcjonowanie stacji i planowanie kontroli oraz jej zakresu, konieczność przeprowadzania ich kontroli.

Ponadto minister właściwy do spraw transportu powołał grupę roboczą, która skupiła w swoim gronie przedstawicieli organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze szeroko rozumianych badań technicznych pojazdów, m.in. przedstawicieli Instytutu Transportu Samochodowego, Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych, Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów, Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, Związku Powiatów Polskich. Wynikiem prac tej grupy są 22 tezy, w ramach „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości”, których realizacja ma przede wszystkim poprawić jakość badań technicznych pojazdów przeprowadzanych przez diagnostów oraz wzmocnić nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. W znacznej mierze naprzeciw postulatowi środowiska branżowego wychodzi dyrektywa 2014/45/UE, która zostanie wdrożona przepisami niniejszej ustawy.

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

Warunki techniczne pojazdów

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

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

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

Zgodnie z projektowanymi przepisami **art. 2 pkt 48a**, urządzenie transportu osobistego może być napędzane siłą mięśni lub za pomocą silnika elektrycznego. W przypadku napędu za pomocą silnika, jego konstrukcja powinna ograniczać prędkość jazdy do 25 km/h. Natomiast

w odniesieniu do szerokości urządzenia, została ona ograniczona do szerokości wynikającej z definicji roweru, tj. do 0,9 m, co jest istotne ze względu na możliwość korzystania przez osoby piesze poruszające się przy użyciu urządzenia transportu osobistego z tej samej infrastruktury (droga dla rowerów). Z tego samego względu przyjęto analogiczne jak dla roweru ograniczenie prędkości urządzenia transportu osobistego – do 25 km/h.

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

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

Nowe brzmienie **pkt 35a w art. 2** zostało uzupełnione w stosunku do dotychczasowej treści definicji pojazdu nienormatywnego stwierdzeniem, że pojazdem nienormatywnym jest również zespół pojazdów, o którym mowa w art. 62 ust. 4 ustawy dla zachowania właściwej spójności przepisów *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*.

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

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

Również w **art. 2 w pkt 82** zmieniono brzmienie definicji tramwaju, poprzez doprecyzowanie, iż może on posiadać napęd lub też go nie posiadać. Zmiana ta spowodowana jest rozwojem techniki, co wymusza na ustawodawcy uwzględnienie także tego typu pojazdów napędzanych silnikiem spalinowym.

Projektowana zmiana wprowadza także w **art. 2** nowe definicje legalne: w **pkt 87** definicje diagnosty oraz w **pkt 86** definicję badania technicznego, z rozróżnieniem badań technicznych wykonywanych przez diagnostę w stacji kontroli pojazdów (lub poza stacją np. w przypadku ciągników rolniczych) i badań technicznych wykonywanych przez upoważnionego

pracownika Transportowego Dozoru Technicznego w przypadku tramwaju albo trolejbusu. Wskazane powyżej zmiany zostały wprowadzone celem objaśnienia fundamentalnych pojęć stosowanych w ustawie oraz w aktach wykonawczych, co w konsekwencji wpłynie na ujednoczenie systemu badań technicznych w Polsce. Sprecyzowana terminologia dotycząca kluczowych zagadnień regulowanych zakresem ustawy ma za zadanie ułatwić interpretację oraz stosowanie prawa.

Zmianą przepisów *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* w **art. 11** w zakresie **ust. 4 i 5** oraz dodaniem ust. 4b, określa się uprawnienia pieszego do korzystania z poszczególnych części drogi – ze względu na bezpieczeństwo pieszych, zarówno poruszających się bez urządzenia transportu osobistego, jak i przy użyciu tego urządzenia.

Na podstawie przepisów **art. 11 ust. 4b** ustawy, pieszy poruszający się przy użyciu urządzenia transportu osobistego ma obowiązek korzystania z drogi dla rowerów, a po spełnieniu wymienionych w tym przepisie warunków: w zakresie prędkości ruchu, nieprzekraczającej prędkości pieszego oraz szerokości chodnika wynoszącej co najmniej 2,5 m, ma również możliwość poruszania się po chodniku oraz drodze dla pieszych. Na drodze dla rowerów i pieszych, jeżeli droga dla rowerów będzie położona obok drogi dla pieszych pieszy poruszający się przy użyciu urządzenia transportu osobistego obowiązany będzie do korzystania z części drogi przeznaczonej dla rowerów.

W **art. 20** ustawy zmianie uległ ust. 1 oraz został uchylony ust. 1a. Zgodnie z nowym brzmieniem ust. 1 prędkość dopuszczalna pojazdu albo zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wyniesie 50 km/h bez względu na porę doby, zamiast obecnych 60 km/h w godzinach 23:00-5:00. Przyjęte rozwiązanie zmierza w kierunku dalszej poprawy bezpieczeństwa, w szczególności pieszych, jako niechronionych uczestników ruchu drogowego. Z analiz badawczych wynika, że różnica prędkości między 50 i 60 km/h ma istotne znaczenie w kontekście skutków zdarzeń drogowych. Ze względu na niższą prędkość ruchu pojazdów, w przypadku ewentualnego uderzenia przez pojazd w pieszego, zmniejsza się zakres obrażeń i ich stopień ciężkości.

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

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

podstawie przepisów art. 64a-c ustawy, czyli o długości zespołu większej niż 23,00 m, albo w przypadku zespołu pojazdów posiadającego osie skrętne o długości większej niż 30,00 m.

Dodanie **pkt 1a w ust. 1 w art. 64e** ustawy ma na celu zapewnienie ułatwienia w dostępie do dróg publicznych dla podmiotów wykorzystujących w prowadzonej działalności pojazdy specjalne – żurawie samochodowe, które ze względu na specyfikę ich konstrukcji, w szczególności przekroczenie nacisków osi pojazdu powyżej wartości 11,5 t, dla realizacji przejazdu wymagają zezwolenia kategorii VII. Wymaganie to znacznie ogranicza możliwości przemieszczania się tych pojazdów w celu świadczenia usług ze względu na wymogi określone dla tej kategorii zezwolenia (m.in. wyznaczanie trasy przejazdu, ważność zezwolenia 14 dni albo 30 dni). Wprowadzenie powyższego przepisu pozwoli na korzystanie przez zainteresowane podmioty wykorzystujące żurawie samochodowe w prowadzonej działalności z zezwoleń na przejazd pojazdu nienormatywnego w kategorii III-VI, które mogą być wydane z ważnością na okres: miesiąca, 6 miesięcy, 12 miesięcy oraz 24 miesięcy, zwiększając znacząco mobilność tych pojazdów.

Projekt ustawy nowelizuje dotychczasowe przepisy dotyczące cechy identyfikacyjnej oraz numeru VIN. Nowe przepisy **art. 2 pkt 57a, 58a** oraz **art. 66a** regulują obowiązek posiadania cechy identyfikacyjnej – numeru VIN albo numeru rozpoznawczego – przez każdy pojazd dopuszczony do ruchu drogowego. Rozwiązanie to ma zagwarantować uniemożliwienie jednoznacznego rozpoznania i identyfikacji pojazdu w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz porządku ruchu na drodze. W przypadku nowego pojazdu cechę identyfikacyjną nadaje i umieszcza producent, natomiast numer rozpoznawczy na pojeździe, w drodze decyzji administracyjnej, nadaje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Nowelizowane przepisy określają także zakres pojazdów, w przypadku których numer VIN nie jest wymagany. Należy wyjaśnić, że dotychczas wyłączenia z obowiązku wyposażenia pojazdu w numer VIN były regulowane aktem wykonawczym do ustawy, czyli rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Rozwiązania przyjęte w niniejszym projekcie przenoszą dotychczasowe regulacje przewidziane w ww. rozporządzeniu, obejmując dodatkowo przedmiotowym wyłączeniem także przyczepy zarejestrowane po raz pierwszy przed dniem 29 października 2014 r. Podstawą do takiego wyłączenia przyczep są przepisy załącznika XIX *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* (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1, z późn. zm.).

Zgodnie z **art. 66 ust. 3b** przepisu określającego obowiązek posiadania przez pojazd cechy identyfikacyjnej nie stosuje się do pojazdu zaprzęgowego, roweru, wózka rowerowego oraz wózka inwalidzkiego.

Projekt ustawy przewiduje zmianę w **art. 67**, poprzez przeniesienie kompetencji do wydawania w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia na odstępstwa od warunków technicznych, jakim powinien odpowiadać pojazd, z ministra właściwego do spraw transportu

na Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Nowym rozwiązaniem w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów jest możliwość udzielenia, na wniosek osoby zainteresowanej, przyrzeczenia wydania zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdów w zakresie mas, nacisków osi lub wymiarów („promesy”). Promesa ma być udzielana na okres 12 miesięcy, a w okresie jej ważności nie można odmówić udzielenia zezwolenia na odstępstwo od warunków technicznych pojazdu określonego w promesie, chyba że pojazd nie odpowiada warunkom określonym w promesie. Jednocześnie w **art. 66 ust. 14** została wprowadzona nowa delegacja dla ministra właściwego do spraw transportu określająca wysokość opłat za udzielenie odstępstwa od warunków technicznych i promesy.

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

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

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

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

do ruchu pojazdów używanych (zarejestrowanych), wpływając bezpośrednio na bezpieczeństwo ruchu.

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

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

System badań technicznych pojazdów

Jakkolwiek, najistotniejsze zmiany wprowadzane przez przedmiotowy projekt podyktowane są obowiązkiem wdrożenia *dyrektywy 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatości do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE*, która w znacznej części pokrywa się z oczekiwaniami środowiska związanego z badaniem technicznym pojazdów. Wdrożenie tego aktu rangi unijnej ma na celu osiągnięcie celu postawionego przez Komisję, jakim jest „wizja zero” zakładająca, iż państwa Unii Europejskiej powinny do 2050 r. zmniejszyć liczbę śmiertelnych ofiar wypadków w transporcie drogowym prawie do zera. System badań technicznych pojazdów stanowi część szerszego systemu mającego zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane na bezpiecznym i akceptowalnym poziomie z punktu widzenia ich użytkowania. Podkreślić należy, że pojazdy mechaniczne z niesprawnymi układami mają znaczący wpływ na bezpieczeństwo na drodze i mogą przyczyniać się do wypadków, powodując obrażenia lub śmierć. W konsekwencji, polski system badań technicznych wymaga fundamentalnej zmiany w każdym z segmentów, stanowiącym jego podstawę.

Zakres zmian dotyczy znacznej części materii określonej przez Rozdział 3 w Dziale III, dlatego zasadne jest nadanie nowego brzmienia Rozdziałowi 3 i dodanie nowych Rozdziałów 4 - 6. Dodatkowo, mając na względzie całkowicie nowe podejście do systemu badań technicznych w uzasadnieniu omówiono tylko zmiany systemowe, które są zupełnie nowe względem obowiązujących obecnie przepisów.

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

W **art. 81 ust. 11** rozszerzono katalog przypadków, w których pojazd podlega dodatkowemu badaniu technicznemu. W ocenie ustawodawcy bowiem specyfika pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo ruchu drogowego lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych, wymaga dodatkowego badania technicznego przeprowadzonego na odpowiedniej stacji kontroli pojazdów. Wskazane zmiany elementów pojazdów, a właściwie utrzymanie ich w należyтым poziomie gwarantującym zdolność do ruchu drogowego, stanowi bez wątpienia środek realizujący cel postawiony polskiemu ustawodawcy przez dyrektywę 2014/45/UE.

Projektowana zmiana doprecyzowuje w **art. 81 ust. 4**, że okresowemu badaniu technicznemu przeprowadzanemu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed pierwszą rejestracją nie podlega nowy pojazd, dla którego producent nowego typu pojazdu jest obowiązany uzyskać odpowiednie świadectwo homologacji WE. Należy podkreślić, że terminy badań technicznych określone **art. 81 ust. 5-9** zostały utrzymane w przedziałach czasowych obowiązujących w dotychczasowych przepisach.

Na płaszczyźnie przestrzegania terminów badań technicznych pojazdów określonych w **art. 81 ust. 5-9**, należy zauważyć wprowadzenie nowego, istotnego z punktu widzenia użytkowników pojazdów przepisu **art. 84 ust. 4** (opisanego poniżej).

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

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

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

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

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

W związku z tym, iż omawiany projekt zakłada utworzenie Funduszu Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów, czego skutkiem będzie pobieranie za każde badanie techniczne dodatkowej opłaty na ww. Fundusz w wysokości 4 zł, niezbędna jest zmiana brzmienia **art. 83**. Nowe brzmienie wskazuje jednoznacznie opłaty, jakie powinien uiścić posiadacz lub właściciel pojazdu przed przeprowadzeniem badania technicznego: opłata (opłata za przeprowadzenie badania stanowiąca dochód przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów), opłata przeznaczona na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów oraz opłata ewidencyjna. Analogiczną opłatę poniesie właściciel lub posiadacz w przypadku badań technicznych trolejbusów, natomiast przypadku badań technicznych tramwajów, nie będzie dotyczyła opłata ewidencyjna.

W **art. 84 ust. 1** doprecyzowano, dla zapewnienia właściwego rozumowania przepisu, o wskazanie odwołania do macierzystego przepisu, art. 71 ust. 1a, traktującego o wpisaniu pierwszego terminu badania technicznego do dowodu rejestracyjnego przez organ dokonujący rejestracji pojazdu.

Wdrażany unijny akt prawny wymógł na ustawodawcy również zmiany dotyczące wskazania daty kolejnego okresowego badania technicznego pojazdu we właściwym dokumencie. Dlatego, w **art. 84 ust. 2** zostało określone, iż jeżeli pojazd jest zarejestrowany i podlega badaniu, następny termin okresowego badania technicznego wpisuje diagnosta do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

Na płaszczyźnie przestrzegania terminów badań technicznych pojazdów określonych w art. 81 ust. 5-9, należy zauważyć wprowadzenie nowego, istotnego z punktu widzenia użytkowników pojazdów przepisu **art. 84 ust. 4**, który wprowadza możliwość dokonania okresowego badania technicznego w terminie 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego pojazdu. Wówczas termin następnego okresowego badania technicznego uznaje się za badanie techniczne wykonane w wyznaczonej dacie. W takim przypadku właściciel pojazdu przedstawiający pojazd z przyczyn niezależnych (np. wyjazd) do 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego, nie traci dotychczasowego wyznaczonego terminu badania technicznego. Jednocześnie projektodawca w **art. 84 ust. 5** nakłada na właściciela pojazdu za nieprzestrzeganie przewidzianych prawem terminów okresowego badania technicznego obowiązek, polegający na przeprowadzeniu badania technicznego jedynie na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego.

Projekt w **art. 85** wprowadza nowe rozwiązanie dla właścicieli lub posiadaczy pojazdów jakim jest możliwość przeprowadzenia „ponownego badania technicznego pojazdu”. W przypadkach, gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu, zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym zawiera oczywistą nieprawidłowość lub zaistnieje podejrzenie, iż ww. badanie zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami ustawy i aktów wykonawczych można skorzystać z takiej procedury. Ponowne badanie techniczne przeprowadza się po uprzednim złożeniu wniosku przez ww. osoby do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. W takim przypadku w stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego zostanie przeprowadzone badanie weryfikujące

(budzący wątpliwość) wynik badania technicznego uprzednio wykonanego na podstawowej lub okręgowej stacji kontroli pojazdów. Wprowadzenie takiego rozwiązania ma zagwarantować podniesienie poziomu jakości oraz rzetelności czynności wykonywanych przez diagnostów, a tym samym usług świadczonych przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Należy zwrócić szczególną uwagę, że właściciel lub posiadacz pojazdu nie ponosi kosztów ponownego badania technicznego, jeżeli zostaną potwierdzone ww. wymienione nieprawidłowości lub niezgodności badania przeprowadzonego w podstawowej lub okręgowej stacji kontroli pojazdów.

Projektowana zmiana wprowadza nowy podział stacji kontroli pojazdów. Nowy rodzaj stacji kontroli pojazdów został wprowadzony brzmieniem **art. 86 ust. 1 pkt 3**, zgodnie z którym funkcjonować będą oprócz podstawowej i okręgowej stacji kontroli pojazdów, stacje kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. Stworzenie takich stacji podyktowane zostało brzmieniem wdrażanej dyrektywy, bowiem to ona właśnie nakazuje państwom członkowskim stworzenie systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Jednym z elementów tego systemu jest prowadzenie stacji kontroli pojazdów 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. Stacje kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie swych wyłącznych kompetencji według **art. 86 ust. 4 pkt 3** będą przeprowadzały okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów odpowiednio przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych. Ponadto, tylko te stacje kontroli pojazdów będą przeprowadzać badania techniczne pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych. Równocześnie stacje kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego będą przeprowadzały okresowe badania techniczne wszystkich pojazdów, które nie zostały przedstawione do badania technicznego w wyznaczonym terminie. Wskazana powyżej konieczność ma zdyscyplinować posiadaczy pojazdów do poddawania pojazdów badaniom technicznym w wyznaczonym terminie. Wyłącznie stacje Transportowego Dozoru Technicznego będą przeprowadzały również badania techniczne tramwajów i trolejbusów. To rozwiązanie zdaje się być zasadne z uwagi na to, iż w Transportowym Dozorze Technicznym zatrudniani są specjaliści posiadający szeroką wiedzę i doświadczenie, a stacje tego rodzaju będą posiadały najwyższej jakości wyposażenie, co jest ważne dla prawidłowego przeprowadzenia badania technicznego tramwaju oraz trolejbusu w części elektrycznej. Dla przykładu, w przypadku badania

trolejbusu w części elektrycznej bezwarunkowo jest stwierdzenie sprawności odpowiednich przedmiotów wyposażenia trakcyjnego elektrycznego i urządzeń elektrycznych przed przeprowadzeniem badania technicznego trolejbusu w części mechanicznej (samochodowej). Przyznanie możliwości wykonywania takiego badania stacjom Transportowego Dozoru Technicznego zezwala na kompleksowe sprawdzenie takiego pojazdu, aby zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego w każdym możliwym ujęciu. Ustawodawca uznał za zasadne, iż badania techniczne tramwajów i trolejbusów przeprowadzane jest w infrastrukturze właściciela lub posiadacza. Konieczne jest wprowadzenie takiego rozwiązania dla przeprowadzenia prawidłowych i wiarygodnych pomiarów, ponieważ wymaga tego konstrukcja tych pojazdów oraz charakter użytkowania. Dodatkowo, tylko na stacjach Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzane będą badania techniczne na wniosek właściciela lub posiadacza, które mają zagwarantować wiarygodność przeprowadzanego badania przez komercyjną stację kontroli pojazdów.

Jedną z kluczowych zmian wprowadzonych niniejszym projektem ustawy jest wskazanie w **art. 86a ust. 2**, iż działalność regulowaną w postaci stacji kontroli pojazdów mogą prowadzić jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, a spełniające wymagania określone przez niniejszą ustawę. Jednakże w ust. 2 zostało doprecyzowane, że pomimo nieposiadania statusu przedsiębiorcy, do jednostek organizacyjnych prowadzących stacje kontroli pojazdów zastosowanie mają przepisy dotyczące przedsiębiorców prowadzących działalność regulowaną tego typu. Zmiana wprowadzona w **art. 86c ust. 2 pkt 2** w odniesieniu do danych jakie powinien zawierać wniosek jest efektem obecnej linii orzecznictwa oraz poglądów przedstawianych przez doktrynę, zgodnie z którymi przedsiębiorcą w rozumieniu *ustawy o swobodzie działalności gospodarczej* nie jest tylko ten, kto posiada numer KRS bądź CEIDG. Dlatego przedsiębiorca składający wniosek o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów będzie zobowiązany przedstawić ww. dane, o ile będzie je posiadał.

Istotna zmiana dotyczy również doprecyzowania wymogów, jakie ma spełniać przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą o charakterze regulowanym w postaci stacji kontroli pojazdów. Dla przykładu zostało zmienione brzmienie **art. 86a ust. 5 pkt 1**, zgodnie z którym wskazany przedsiębiorca musi posiadać siedzibę lub oddział na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a w przypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą - miejsce wykonywania działalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Wprowadzenie możliwości prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorców posiadających siedzibę lub oddział na terytorium kraju, ustawodawca zezwolił, aby działalność prowadzona była przez przedsiębiorców zagranicznych posiadających swoje siedziby w UE lub EOG bądź innych państwach prowadzących działalność dzięki zasadzie wzajemności.

Ponadto, w **art. 86a ust. 5 pkt 3** został rozszerzony katalog prawomocnych orzeczeń sądu, które uniemożliwiają przedsiębiorcy prowadzenie stacji kontroli pojazdów. Zatem, jeśli osoba fizyczna lub członek organu zarządu osoby prawnej zostanie prawomocnie skazany za umyślne przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów, taka osoba nie będzie mogła prowadzić działalności w tej formie. Zmiana zapisu w tym przypadku miała jedynie na celu

dostosowanie aktualnie obowiązującego brzmienia do terminologii stosowanej w ustawie – Kodeks karny, bowiem rozdział XXXIV tego aktu prawnego nosi nazwę „Przestępstwa przeciwko wiarygodności dokumentów”. Dodatkowo, wyliczenie zawarte w tym przepisie zostało rozszerzone o brak prawomocnego wyroku za umyślne przestępstwa skarbowe, co ma zagwarantować rzetelność i wiarygodność uczestnika obrotu gospodarczego.

Jedną z najistotniejszych zmian, jakie zostały wprowadzone niniejszą nowelizacją w **art. 86b ust. 1**, jest przyznanie kompetencji do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. Dotychczas rejestr prowadzony był przez starostę właściwego ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem. Zamiana taka jest zasadna, ponieważ to właśnie ww. Dyrektor wydaje uprawnienia przedsiębiorcom, spełniającym określone wymogi, do prowadzenia działalności tego rodzaju. Dodatkowo, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego będzie organem nadzoru nad funkcjonowaniem systemu stacji kontroli pojazdów, a prowadzenie właściwego rejestru znacznie mu to ułatwi oraz będzie niezwykle pomocne dla prowadzenia jednolitego i scalonego systemu.

W **art. 86d ust. 2** została wskazana procedura uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców oraz wszystkie konsekwencje, jakie są związane z jego uzyskaniem (nadanie stacji kodu rozpoznawczego oraz wydanie zaświadczenia o dokonaniu wpisu). Zawarcie w sposób wyraźny w tym zapisie ww. elementów w sposób jednoznaczny określa, jakich działań powinien dokonać organ, żeby przedsiębiorca mógł prowadzić działalność gospodarczą w formie stacji kontroli pojazdów. Jest to zapewnienie pełnej legalności funkcjonowania administracji. Ponadto, w ocenie ustawodawcy niezbędne jest dla zachowania przejrzystości i pewności obrotu gospodarczego, ujawnienie w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów kodu rozpoznawczego stacji. Dlatego, **ust. 3** uzupełniono o kod rozpoznawczy stacji.

Nowym istotnym rozwiązaniem jest wskazanie w **art. 86d ust. 1**, iż w ramach rozpatrywania wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego sprawdza spełnienie wymagań określonych w ustawie, w tym również sprawdza posiadanie wyposażenia kontrolno – pomiarowego oraz warunków lokalowych gwarantujących wykonywanie zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań. Przepis ten należy interpretować nierozdzielnie z **art. 86i**. Otóż sprawdzenie, o którym mowa w art. 86i przeprowadzane jest w ramach posiadania akredytacji Polskiego Centrum Akredytacji jako jednostka inspekcyjna i posiada w tym zakresie specjalistyczną procedurę (procedura NR PJ-05-01). Procedura ta jest odzwierciedleniem faktu, zgodnie z którym Transportowy Dozór Techniczny jako akredytowana jednostka inspekcyjna spełnia normę PN-EN ISO/IEC 17020. Celem tej procedury jest określenie zasad organizacji szkoleń pracowników Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie bezpośrednio i pośrednio związanym z działalnością inspekcyjną, kompleksowym zapewnieniem jakości i bezpieczeństwa pracy, podnoszeniem kwalifikacji oraz określenie wymogów kwalifikacyjnych pracowników inspekcyjnych zatrudnionych na poszczególnych stanowiskach pracy. Z kolei przedmiotem procedury są szczegółowe zasady przeprowadzania szkoleń pracowników związanych z inspekcją, w zakresie Systemu

Zapewnienia Jakości. Funkcjonowanie w Transportowym Dozorze Technicznym procedury szkolenia pracowników w pełni kompatybilnej z normą PN-EN ISO/IEC 17020 gwarantuje jawność działania Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie wykonywania nadzoru przez upoważnionych pracowników, wymogów określanych względem pracowników, a także rzetelność i bezstronność w działaniu. Konsekwencją przeprowadzania tych sprawdzeń co 5 lat oraz przed wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako jednostki notyfikowanej, ma być zagwarantowanie wykonywania regularnych czynności sprawdzających aparatury kontrolno – pomiarowej dzięki korzystaniu z wysokiej klasy przyrządów, co wpłynie na zapewnienie wysokiej jakości przeprowadzanych badań technicznych. Co istotne, inni pracownicy będą zatrudnieni w pionie jednostki notyfikowanej wykonującej sprawdzenia, a inni w zakresie sprawowanego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Rozwiązanie to ma na celu zapewnienie najwyższego poziomu czynności wykonywanych przez przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, co w efekcie końcowym wpłynie na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz realizację celów stawianych przez wdrażaną dyrektywę 2014/45 UE.

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

Do nowych przepisów należy precyzyjne określenie przez ustawodawcę w **art. 86f ust. 1** zamkniętego katalogu okoliczności, w których przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest zobowiązany uzyskać nowy wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. Uzyskanie nowego wpisu wymagane jest w sytuacji, kiedy zmienia się zakres przeprowadzanych badań technicznych dokonywanych przez przedsiębiorcę oraz w momencie zmiany stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno - pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów. Natomiast kolejny ustęp w tym artykule formułuje swego rodzaju *lex specialis*, gdyż wyłącza obowiązek uzyskania nowego wpisu po dokonaniu sprawdzenia uzupełniającego. Według art. 86g także w przypadku śmierci przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów przez okres nie dłuższy 6 miesięcy.

W konsekwencji, w art. 86f ust. 2 i w art. 86 g przedstawiony został sposób postępowania przedsiębiorcy, aby nie występować z wnioskiem o kolejny wpis. Celem wprowadzania tych zapisów było doprecyzowanie zasadniczej ścieżki formalnej dla uzyskania wpisu, przy zmianie stanu faktycznego ustalonego i szczegółowo zapisanego w protokole z dokonania czynności podczas sprawdzenia stacji kontroli pojazdów, żeby nie doprowadzać do automatycznego wygasania ważności decyzji administracyjnej przyznającej przedsiębiorcy uprawnienie do wykonywania tej działalności. Takie uszczegółowienie ma na celu również zniwelowanie wszelkich wątpliwości interpretacyjnych oraz zapewnienie jednolitości stosowania prawa. Ponadto, analizowane regulacje wychodzą naprzeciw oczekiwaniom środowiska branżowego, ponieważ umożliwiają funkcjonowanie w obrocie gospodarczym w sposób ciągły.

Zmianą podyktowaną czynnikami o charakterze unijnym, jak i wewnątrz krajowym, jest przekazanie kompleksowego nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, zgodnie ze zmianą zawartą w art. 86j. W pierwszej kolejności wskazać należy, iż zgodnie z brzmieniem dyrektywy 2014/45/UE kontrola nad całym obszarem związanym ze stacjami kontroli pojazdów powinna być skoncentrowana w rękach organu państwowego. W ocenie ministra właściwego do spraw transportu jedynym organem, który jest w stanie podjąć wiarygodne zadania w tym zakresie jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Posiada on wieloletnie doświadczenie praktyczne, w konsekwencji czego jest on znaczącą jednostką o charakterze konsultacyjno doradczym. Urząd obsługujący Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zatrudnia wyspecjalizowanych pracowników, dlatego podejmowane działania dają rękojmię wykonywanych czynności kontrolno - sprawdzających. Zdaniem resortu, tylko powierzenie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, jako organowi o zasięgu krajowym, zagwarantuje osiągnięcie celów wskazanych w dyrektywie 2014/45/UE. Ponadto, takie rozwiązanie zapewni stworzenie jednolitego mechanizmu funkcjonującego na terenie całego kraju, co w efekcie zagwarantuje jednolite stosowanie prawa w zakresie badań technicznych. Jakkolwiek, kluczowe znaczenie dla powierzenia Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego systemu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów miała ankieta przeprowadzona w ostatnim kwartale 2015 r. wśród wszystkich starostw. Celem jej było ustalenie poziomu przygotowania samorządu terytorialnego do wykonywania zadań przewidzianych w wdrażanej dyrektywie. W rezultacie zostało stwierdzone, iż system nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów nie może w świetle projektowanych zmian funkcjonować w obecnym kształcie, tj. być sprawowanym przez starostwa, bowiem tylko jedno spośród 380 starostw jest w stanie sprostać wymogom stawianym przez regulacje dyrektywy 2014/45/UE. Co istotne, pozostawienie takiego schematu kontroli w przyszłości w pełni uniemożliwiłoby Rzeczypospolitej Polskiej osiągnięcie celu, do jakiego zobowiązuje państwa członkowskie dyrektywa.

Stworzenie centralnego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów w postaci Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jest zasadne z uwagi na podstawy organizacyjne. Proponowane rozwiązanie wykorzystuje już istniejącą jednostkę podległą ministrowi właściwemu ds. transportu, co nie generuje konieczności tworzenia nowego podmiotu

(organu) na szczeblu administracji centralnej. W szczególności jest to ważne, ponieważ tworzy się struktury krajowej władzy do spraw zapewnienia poprawy systemu badań technicznych pojazdów, obniżając do minimum koszty jej powołania. Przekazanie zadań związanych z systemem badań technicznych Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego oraz jego bieżąca działalność nie będą obciążały budżetu państwa. Finansowanie pracy Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego odbywałoby się na podstawie przychodów pozyskiwanych z opłat związanych z wykonywaniem zadań. We wszystkich europejskich systemach badań technicznych koszty badań, sprawdzeń, kontroli wydawania zaświadczeń pokrywają użytkownicy pojazdów. Podkreślenia wymaga, iż nadzór sprawowany przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów ma na celu zapewnienie obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych.

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

Mając na uwadze minimalne wymagania dotyczące organów nadzoru określone w dyrektywie 2014/45/UE projektowana zmiana zakłada prowadzenie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce na wielu płaszczyznach. Zakres tego nadzoru obejmuje procedurę związaną ze sprawdzeniem stacji kontroli pojazdów, w tym sporządzeniem protokołu z dokonania czynności sprawdzających, wszelkie działania związane z funkcjonowaniem rejestru przedsiębiorców, bezpośredni nadzór polegający na kontrolach okresowych i doraźnych oraz wydawaniem świadectw kompetencji diagnosty i prowadzeniem rejestru diagnostów. Takie scalenie wszystkich elementów istotnych w zakresie kompetencji jednego organu centralnego, czyli Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zapewni znaczną poprawę w systemie badań technicznych.

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

- 1) przeprowadzanie kontroli i zatwierdzania wyników wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stacje kontroli pojazdów w ostatnich 3 miesiącach;
- 2) przeprowadzanie doraźnych kontroli sprawdzających stacji kontroli pojazdów;
- 3) badanie skarg i analiz statystycznych, na podstawie których może również wszczynać doraźne kontrole stacji kontroli pojazdów.

Zapewnienie tak szczegółowego i szczerzego audytu podyktowane jest treścią załącznika V dyrektywy 2014/45/UE. Dodatkowo, mając na uwadze krajowy nadzór nad funkcjonowaniem przedsiębiorców w tym zakresie, dostrzeżono konieczność wzmocnienia weryfikacji przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w formie stacji kontroli pojazdów. Zmiany te mają zapewnić poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Precyzyjnego uzasadnienia wymaga okoliczność, iż liczba kontroli ad hoc została określona w projekcie na poziomie nie mniej niż 0,5% liczby badań technicznych wykonywanych w Polsce w ciągu roku. Takie rozwiązanie ma w ocenie ustawodawcy zapewnić optymalną ilość zbadanych stacji. Należy mieć na względzie, że Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zobowiązany jest do poddawania analizie statystycznej wyniki uzyskane podczas ww. kontroli oraz przekazywania ich ministrowi właściwemu do spraw transportu.

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

Ważnym przepisem, mającym na celu zapewnienie prawidłowości wykonywanych czynności w trakcie kontroli, jest zagwarantowanie pracownikom Transportowego Dozoru Technicznego ochrony przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu. Aktualne pojęcie funkcjonariusza publicznego zawarto w art. 115 § 13 *ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1137). Ustawodawca, określając jego definicję legalną, stosuje enumeratywne wyliczenie osób, którym przyznano *ex lege* status funkcjonariusza publicznego, ale posługuje się zróżnicowaną formą regulacji. Z nazwy wymieniono tylko część osób (np. Prezydent RP, poseł na Sejm RP, poseł do Parlamentu Europejskiego, senator, radny). Kolejne grupy zostały określone: przez podanie opisu pełnionej funkcji (np. osoba niezatrudniona w administracji rządowej, samorządowej lub w innym organie państwowym, ale uprawniona do wydawania decyzji administracyjnych). Umieszczenie w *ustawie – Prawo o ruchu drogowym* w **art. 86j ust. 5** przepisu w przedmiocie uznania pracownika Transportowego Dozoru Technicznego za funkcjonariusza publicznego służyć ma zaznaczeniu rangi dokonywanych przez niego czynności. Należy zauważyć, że w kontekście przekazania Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego nadzoru nad systemem badań technicznych pojazdów ww. rozwiązanie jest zasadne. Z drugiej jednak strony minister właściwy do spraw transportu chciał zaakcentować wzmózoną odpowiedzialność Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego wynikającą z faktu, iż podejmując bezprawne działania podczas kontroli, złamie on nie tylko reguły ogólne, ale także zasady etyki zawodowej, z którymi jest związany osobiście i które stanowią immanentną część jego specyficznej pozycji ustrojowej. Zasady te zostały wpisane w charakter zadań realizowanych przez funkcjonariuszy, doniosłych z punktu widzenia interesów państwa. Przystępstwo popełnione przez funkcjonariusza publicznego wykazuje dodatkowy poziom bezprawia,

eo ipso - wyższy stopień społecznego niebezpieczeństwa. Takie działania uruchamiają reżim wzmożonej odpowiedzialności karnej przewidzianej w ustawie.

Przedmiotowy projekt ustawy w **art. 86l** określa, że badania techniczne pojazdów służb są przeprowadzane przez upoważnione komórki organizacyjne lub stacje kontroli pojazdów prowadzone przez służby, z wyłączeniem obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz pojazdów Państwowej Straży Pożarnej. Projektowany przepis nie przewiduje możliwości wykonywania badań technicznych takich pojazdów w komercyjnych stacjach kontroli pojazdów prowadzących działalność gospodarczą, tak jak to było możliwe na podstawie dotychczasowych przepisów. Takie rozwiązanie jest konsekwencją przepisów 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.), która zobowiązuje diagnostę w art. 80bb ust. 2 ww. ustawy do rozpoczęcia badania technicznego, od pobrania danych zgromadzonych w ewidencji (w zakresie badanego pojazdu). Dane o pojazdach służb zgromadzone w ewidencji udostępnia się wyłącznie podmiotom określonym w art. 80c ust. 1 pkt 1-10 i 16 (służbom i formacjom). W katalogu podmiotów uprawnionych do pobierania tych danych nie ma diagnostów.

Projekt ustawy modernizuje porządek dotychczas obowiązujących przepisów w zakresie uzyskania uprawnień diagnosty oraz okoliczności dotyczących samego wykonywania zawodu i jego monitoringu. Wszelkie działania w tym zakresie powinny być zgodne z wdrażaną dyrektywą 2014/45/UE. Co istotne, ten akt prawny zezwala na wprowadzenie przez państwo członkowskie dodatkowych wymogów odnośnie kompetencji i odpowiedniego wykształcenia. Zmianie uległo przede wszystkim jednoznaczne określenie wymogów formalnych, które należy spełnić, aby uzyskać świadectwo kompetencji diagnosty. Wprowadzenie tych zapisów jest zrealizowaniem potrzeby zapewnienia legalności działania organów oraz transparentności procedury, by interpretacja i stosowanie przepisów przez osoby i podmioty zainteresowane nie budziła wątpliwości.

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

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

w sposób wiarygodny i dający gwarancję prawidłowości wykonywanych czynności, w **art. 86q** został nałożony na diagnostę szereg obowiązków, w szczególności rzetelności i bezstronności wykonywanych badań technicznych. Zapewnią one realizowanie celu postawionego przez dyrektywę 2014/45/UE, jakim jest funkcjonowanie środowiska diagnostów bez konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu organowi utrzymanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności. Brzmieniem **art. 86r pkt 2** na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów została nałożona powinność pokrywania kosztów związanych z uczestnictwem diagnosty w warsztatach doskonalenia zawodowego. Rozwiązanie to ma na celu przeprowadzanie badań technicznych w stacjach kontroli pojazdów na najwyższym poziomie zgodnie ze zmieniającymi się procedurami i ciągłym rozwojem technologii motoryzacyjnej.

Modyfikacji uległy również wymogi pod kątem wykształcenia i wymaganej praktyki określone w **art. 86n ust. 2**. Pkt 1 załącznika IV dyrektywy 2014/45/UE określa minimalne wymogi dotyczące kompetencji, wyszkolenia i certyfikacji diagnostów. Unijny akt prawny wymienia obszary, w których kandydat na diagnostę powinien posiadać wiedzę, tj.: mechanika, dynamika, dynamika pojazdu, silniki spalinowe, technologia materiałów, elektronika, elektryka, elektroniczne układy pojazdu, aplikacje informatyczne. Dodatkowo, w załączniku IV wdrażanej dyrektywy zostało określone minimalne doświadczenie, jakie musi posiadać kandydat na diagnostę – co najmniej trzy lata udokumentowanego doświadczenia lub jego równoważnika, jak np. udokumentowanego mentoringu lub studiów. Mając na uwadze powyższe oraz obowiązujący aktualnie w Polsce system kształcenia, ustawodawca wprowadził dwie grupy wymogów dla kandydatów na diagnostów. Pierwsza to posiadanie wykształcenia wyższego w zakresie nauk technicznych uzyskanego na kierunku studiów, którego program kształcenia obejmuje następujące obszary związane z konstrukcją pojazdów: mechanika, dynamika, dynamika pojazdu, silniki spalinowe, materiały i technologia materiałów, elektronika, elektryka, komponenty elektroniczne pojazdu i systemy informatyczne. W tym przypadku podstawę do zakwalifikowania wykształcenia wyższego w zakresie nauk technicznych na potrzeby uprawnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów jest dokument wystawiony przez uczelnię, potwierdzający, iż program kształcenia na określonym kierunku studiów obejmował wszystkie wymagane obszary związane z konstrukcją pojazdów. Druga grupa to posiadanie średniego wykształcenia oraz kwalifikacji obejmujących diagnozowanie oraz naprawę elektrycznych i elektronicznych układów pojazdów samochodowych oraz diagnozowanie oraz naprawę zespołów i podzespołów pojazdów samochodowych. Zgodnie z wytycznymi zawartymi w *rozporządzeniu Ministra Edukacji Narodowej z dnia 7 lutego 2012 r. w sprawie podstawy programowej kształcenia w zawodach* (Dz. U. poz. 184, z późn. zm.) – od kandydata na diagnostę wymaga się wykształcenia średniego oraz posiadania dwóch kwalifikacji wyodrębnionych w zawodzie elektromechanik pojazdów samochodowych, mechanik pojazdów samochodowych, technik pojazdów samochodowych, tj. kwalifikacji M.12 oraz M.18, o których mowa w ww. rozporządzeniu. Natomiast w kontekście wymaganej praktyki kandydat na diagnostę posiadający wykształcenie wyższe, jak i kandydat ze średnim wykształceniem, powinien mieć 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.

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

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

Z uwagi na obowiązki nałożone przez dyrektywę 2014/45/UE oraz okoliczność, iż nadzór nad systemem badań technicznych w Polsce powierzony został Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, zgodnie z proponowanym brzmieniem **art. 86o** i **art. 86p**, sprawował on będzie również kontrole nad środowiskiem diagnostów oraz legalnością podejmowanych działań. Kwestia ta zdawała się być uprzednio problematyczną, co sygnalizowane było przez środowisko branżowe. Dodatkowo, obowiązek ścisłej kontroli tej przestrzeni nakazują przepisy ww. dyrektywy. W ramach analizowanego nadzoru nad diagnostami Dyrektorowi przysługuje szeroki wachlarz instrumentów. Przede wszystkim to on nadaje w drodze decyzji administracyjnej świadectwo kompetencji diagnosty uprawniające do przeprowadzania badań technicznych. Również Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego nadaje diagnoście numer ewidencyjny, wpisuje diagnostę do rejestru diagnostów (który to rejestr sam prowadzi) oraz potwierdza wpis wydając uprawnionemu podmiotowi zaświadczenie. W **art. 86o ust. 5-11** uwzględnione zostały skutki jakie wiążą się z nieprawidłowościami wykrytymi w toku czynności kontrolnych a także w przypadku niewypełniania obowiązków przez diagnostę. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (dotychczas był to starosta) orzeka w drodze decyzji administracyjnej o cofnięciu diagnoście świadectwa kompetencji diagnosty w ściśle określonych przypadkach i wpisuje informacje o cofnięciu w rejestrze diagnostów. Podkreślić należy, iż diagnosta ponowne uprawnienie może uzyskać nie wcześniej niż po 2 latach od dnia wydania decyzji (aktualnie jest to 5 lat), oraz po ponownym odbyciu szkolenia dla diagnostów i zdania egzaminu kwalifikacyjnego z wynikiem pozytywnym. Przy popełnieniu

przewinień mniejszej wagi, doprecyzowanych w projekcie, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zawiesza w drodze decyzji administracyjnej świadectwo kompetencji diagnosty i wpisuje informacje o zawieszeniu w rejestrze. Art. 86o ust. 7 określa możliwość przywrócenia świadectwa kompetencji diagnosty pod warunkiem usunięcia naruszeń, które były podstawą jego zawieszenia. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (organ nadzoru) w zakresie swoich kompetencji może wydać postanowienie o obowiązku usunięcia przez diagnostę stwierdzonych nieprawidłowości lub ukończenia przez diagnostę warsztatów doskonalenia zawodowego. Powyższe sankcje nakładane na diagnostów stanowią realizację postulatów środowiska branżowego, bowiem dotychczas często podnoszone były zarzuty, iż obowiązujące przepisy nie regulują w sposób kompleksowy tego zagadnienia, są niejednoznaczne, przez co decyzje wydawane przez starostów w tym przedmiocie niejednokrotnie były właśnie krzywdzące dla diagnostów.

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

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

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

W związku z powyższym w **art. 86k i art. 86y** rozszerzono katalog zagadnień, w których minister właściwy do spraw transportu jest zobligowany wydać rozporządzenia z uwagi na przedmiotową nowelizację, tj: szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów, wysokości opłat oraz nadawania kodu rozpoznawczego stacji i wzory stosownych na nich pieczętek. Natomiast w **art. 82 ust. 9** zostały uwzględnione badania techniczne tramwajów i trolejbusów, dlatego konieczna była zmiana w tym zakresie delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu dla wydania aktów wykonawczych szczegółowo określających techniczne aspekty tych badań oraz niezbędne dokumenty.

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 (**rozdział 6**). 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 należyтым poziomie. Zapewnić ma także przeznaczenie danych środków na jeden konkretny cel. Konsekwencją powyższego jest nałożenie na ministra właściwego do spraw transportu w

art. 86zb obowiązku określenia w drodze rozporządzenia wszelkich szczegółowych kwestii związanych z zapewnieniem prawidłowego funkcjonowania ww. Funduszu.

W **art. 86zc** zgodnie z obowiązkiem nałożonym przez dyrektywę 2014/45/UE wyznaczono Krajowy Punkt Kontaktowy. Jako organ kompetentny do jego prowadzenia wskazany został Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Jego zadaniem będzie umożliwienie wymiany informacji, z zakresu badań technicznych pojazdów, z właściwymi krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej.

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

Oprócz kar stricte porządkowych, projektowana zmiana przewiduje wprowadzenie w **art. 140ma** oraz **art. 140mb** kar pieniężnych mających na celu dodatkowe zdyscyplinowanie przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz diagnostów wykonujących badania techniczne. Wskazane powyżej przepisy zawierają katalog zamknięty zachowań, które podlegać będą karze.

Zmiany przepisów w **załączniku nr 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym** w kolumnie 3 w **Lp. 3 i 7** tabeli mają na celu doprecyzowanie przepisów dla ich jednoznaczności. I tak w Lp. 3 tabeli rozdzielono naciski osi wskazując, iż nie mogą być większe od dopuszczalnych dla danej drogi, jako określone przepisami *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2015 r. poz. 460, z późn. zm.) od rzeczywistej masy całkowitej, która nie może być większa od dopuszczalnej masy całkowitej ustanowionej przepisami *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*.

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

Art. 2 dokonuje nowelizacji *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym* (Dz. U. 2015 r. poz. 1125, z 2016 r. poz. 1165 oraz 1228), która w szczególności rozszerza zakres działań Transportowego Dozoru Technicznego o obowiązek opracowywania wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu projektów aktów prawnych dotyczących warunków technicznych pojazdów, homologacji typu pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, badań technicznych pojazdów oraz drogowego przewozu towarów niebezpiecznych. Zakres tematyczny przygotowywanych projektów aktów prawnych pokrywa się bezpośrednio z zakresem działań realizowanych przez ten podmiot, który podlega i jest nadzorowany przez ministra właściwego do spraw transportu.

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

Art. 4 dokonuje nowelizacji *ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej* (Dz. U. z 2015 r. poz. 783, z późn. zm.) w zakresie opłat skarbowych pobieranych za dokonanie wpisu do rejestru działalności regulowanej podmiotu wykonującego działalność na podstawie przepisów *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*. Zwolnienie z tego obowiązku zostało

przewidziane dla dodatkowych dwóch przypadków: dokonywanie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. W myśl projektowanych przepisów opłaty za dokonywanie wpisu do ww. rejestrów będą stanowiły przychód podmiotów prowadzących rejestry tj. Transportowego Dozoru Technicznego lub Instytutu Transportu Samochodowego.

(**Art. 5**) Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 15 października 2015 r. w sprawie C-168/18 stanowi podstawę zmiany zawartej w *ustawie z dnia 4 marca 2010 r. o świadczeniu usług na terenie Rzeczypospolitej Polskiej*. Przywołane orzeczenie wskazuje, iż dyrektywa 2006/123/WE dotycząca usług na rynku wewnętrznym nie podlega stosowaniu względem działalności stacji kontroli technicznej pojazdów, która jako że wchodzi w zakres usług z dziedziny transportu, nie podlega zgodnie z art. 58 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej przepisom tego Traktatu dotyczącym swobody świadczenia usług. Dlatego też w art. 3 ust. 1 pkt 10 ww. ustawy należało dodać działalność regulowaną w postaci stacji kontroli pojazdów oraz ośrodka szkolenia diagnostów.

Zawarte w **art. 6 – 8** przepisy przejściowe regulują oddziaływanie nowych przepisów na dotychczas obowiązujący porządek prawny w przedmiotowej materii. W niniejszych przepisach przejściowych rozstrzyga się o sposobie zakończenia postępowań będących w toku oraz rozwiązuje się kwestie związane ze zmianami w prawie, w celu uwzględnienia konsekwencji wynikających z nowo projektowanych przepisów. Przepisy te określają, że przez wyznaczony czas stosowane będą dotychczasowe rozwiązania prawne, a także obowiązywać będą tymczasowe rozwiązania jak to ma miejsce w przypadku **art. 6**. Przepis ten zezwala Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego na wykonywanie zadań realizowanych przez stację kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego na okręgowych stacjach kontroli pojazdów do 1 stycznia 2023 r. Podstawę będzie stanowić umowa zawarta z przedsiębiorcą, który prowadzi okręgową stację kontroli pojazdów z zastosowaniem przepisów ustawy o zamówieniach publicznych. Zaproponowana przez ustawodawcę graniczna data 1 stycznia 2023 r. spełnia wymogi wyznaczone państwom członkowskim w załączniku V dyrektywy 2014/45/UE.

Art. 7 - 9 określają jak należy postępować ze sprawami będącymi w toku w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy. W **art. 7** ustawodawca doprecyzował, że minister właściwy do spraw transportu przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, prowadzenie wszczętych a niezakończonych postępowań dotyczących odstępstw od warunków technicznych jakim powinny odpowiadać pojazdy.

Zmiana przepisów niniejszej ustawy wprowadziła jeden centralny rejestr przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów prowadzony przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, w związku z powyższym w **art. 8** określono przepisy przejściowe, których celem jest zapewnienie sprawnego przekazywania danych ze starostw oraz przejęcia całości zadań przez Transportowy Dozór Techniczny. Mając na uwadze zmianę podmiotu prowadzącego rejestr i wymagań dotyczących wpisu do rejestru wprowadzono regulację,

która określa, że sprawy wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, podlegają umorzeniu z mocy prawa. Ustawodawca określa także starostom dokładne terminy przekazywania danych z przedmiotowego rejestru do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

W **art. 9** ustawodawca reguluje kwestie zachowania ważności uprawnień wydanym diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Jednocześnie diagnosty posiadający dotychczasowe uprawnienia są zobowiązani do odbycia pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego i przekazania do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w tych warsztatach. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie ww. zaświadczenia oraz złożonego wniosku wydaje świadectwo kompetencji diagnosty i wpisuje go do prowadzonego rejestru. Ustawodawca wyraźnie określił terminy uczestnictwa w powyższych warsztatach, w zależności od daty uzyskania uprawnień, stosownie 24 lub 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Ustawa zakłada także możliwość uzupełnienia posiadanego uprawnienia w ramach warsztatów doskonalenia zawodowego. Ponadto kandydaci na diagnostów, którzy do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy spełniali wymogi formalno – prawne dla uzyskania uprawnienia diagnosty mogą złożyć wniosek o uzyskanie uprawnienia diagnosty, jednakże nie później niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Podobnie jak w przypadku rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów starostowie zobowiązani zostali do przekazania w wyznaczonym terminie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego informacji na temat wydanego bądź cofniętego uprawnienia diagnosty. Podstawą takiego przepisu jest obowiązek prowadzenia przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego rejestru diagnostów.

Mając na względzie ochronę praw nabytych i zachowanie ciągłości pracy stacji kontroli pojazdów **art. 10** utrzymuje w mocy poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych dla stacji kontroli pojazdów, wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, nie dłużej niż przez 5 lat od daty jego wydania.

Mimo znaczącej zmiany systemu badań technicznych pojazdów oraz wprowadzonej zasady wydawania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu **art. 11** wyraźnie wskazuje, że wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dowody rejestracyjne i dokonane w nich wpisy terminu badania technicznego zachowują ważność. Uwzględniając całokształt zmian w systemie badań technicznych pojazdów, w szczególności obowiązek wydawania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany w wyznaczonym terminie do określenia nowego wzoru dowodu rejestracyjnego.

Z uwagi na obszar i złożoność projektowanej zmiany, w **art. 12** określono zróżnicowane terminy wejścia w życie poszczególnych artykułów. Stosownie do dyrektywy 2014/45/UE ustawa wchodzi w życie 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.

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

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

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

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Jerzy Król Nr tel. 630-12-43 e-mail: jerzy.krol@mib.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 30-09-2016 r.</p> <p>Źródło: Prawo UE Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51)</p> <p>Nr w wykazie prac UC65</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

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

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

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

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

Wprowadzenie przepisów określających:

- 1) organ odpowiedzialny za organizację i funkcjonowanie oraz poprawę jakości systemu badań technicznych, tj. organ właściwy oraz organ nadzoru w rozumieniu dyrektywy 2014/45/UE – przez wyznaczenie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) jako organu właściwego i organu nadzoru;
- 2) instrumenty oddziaływania przez organ właściwy i organ nadzoru na system badań technicznych pojazdów i SKP, w tym przeniesienie całości uprawnień i zadań związanych z systemem badań technicznych pojazdów i funkcjonowania stacji kontroli pojazdów na Dyrektora TDT oraz stworzenie systemów informatycznych zapewniających prawidłowy nadzór i możliwość szybkiego reagowania na ujawniane nieprawidłowości;
- 3) wymagania dotyczące wyposażenia SKP, przyrządów kontrolno – pomiarowych oraz wprowadzenie systemu okresowych badań (kalibracji) urządzeń stosowanych w stacji, mając na względzie minimalne wymogi w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno - pomiarowych określone w załączniku III do dyrektywy 2014/45/UE – w ramach zadań związanych z funkcjonowaniem systemu badań technicznych pojazdów i ich nadzoru, które zostałyby przeniesione na Dyrektora TDT, proponuje się szczegółowe uregulowanie kwestii okresowych badań tych urządzeń, mając na względzie przede wszystkim przeznaczenie tych urządzeń, charakter pomiarów dokonywanych

- tymi urządzeniami oraz cel, który tym działaniom przyświeca, tj. zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 4) stworzenie systemu szkolenia dla diagnostów – zasadnym jest skoordynowanie krajowego systemu szkoleń przez stworzenie szczegółowych wymagań dla ośrodków szkolenia (infrastruktura i wykładowcy), oraz nadzoru nad nimi, jak również stworzenie systemu przeprowadzania odpowiednich egzaminów oraz obowiązkowych szkoleń dla diagnostów: wstępnych jak również cyklicznych przypominających i rozszerzających wiedzę z zakresu konstrukcji pojazdów oraz sposobu przeprowadzania badań pojazdów (warsztaty doskonalenia zawodowego);
 - 5) wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu prowadzącego punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji związanych z badaniami technicznymi pojazdów, z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską,
 - 6) wyznaczenie Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) jako organu sprawującego nadzór nad systemem szkolenia diagnostów.

Powyżej wskazane rozwiązania przyniosą następujące efekty:

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

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

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

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

technicznych w Polsce, jakie określa dyrektywa 2014/45/UE. Istotny w kwestii sprawowania nadzoru nad systemem badań technicznych przez starostów jest informacja Najwyższej Izby Kontroli (NIK) o wynikach kontroli sprawowania nadzoru przez starostów nad stacjami diagnostycznymi dopuszczającymi pojazdy samochodowe do ruchu drogowego (2009 r.). NIK negatywnie ocenił działalność starostów, jako organów odpowiedzialnych za sprawowanie nadzoru nad SKP. W ocenie NIK nadzór prowadzony był nierzetelnie i z naruszeniem obowiązujących przepisów prawa. Ocena ta dotyczy zarówno wykonywania nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi SKP, jak i zatrudnionymi w nich diagnostami, czyli najważniejszymi ogniwami w systemie badań technicznych pojazdów. W raporcie zostało wskazane, iż starostwa powszechnie nie były przygotowane do wywiązywania się z nałożonych na nie ustawowo zadań, zarówno pod względem organizacyjnym, jak i kadrowym. W szeregu przypadków nie przywiązywano do wykonywania tych obowiązków należytej wagi. Praktycznie nie funkcjonował system nadzoru i kontroli w sprawach dotyczących zagadnień będących przedmiotem niniejszej kontroli. Nie wykorzystywano w należyтым stopniu podstawowych instrumentów prawnych do wypełniania funkcji nadzorczych. Przede wszystkim nieprawidłowo wykonywano obowiązki z zakresu przeprowadzania okresowych kontroli w stacjach oraz nadawania i cofania uprawnień diagnostom. Powyższe nieprawidłowości spowodowały, że funkcjonowały SKP, które nie spełniały wymaganych warunków lokalowych i organizacyjnych oraz nie posiadały odpowiedniego sprzętu i wyposażenia kontrolno - pomiarowego. W stacjach tych pracowali diagnosty, którzy zostali skazani prawomocnymi wyrokami za nieuczciwe wykonywanie badań technicznych pojazdów.

Synteza kontroli NIK wskazuje na:

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

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

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

stworzyć odrębny wydział. Uwzględniając resztę zadań określonych przez dyrektywę liczba pracowników w nowopowstałym wydziale właściwym dla przedmiotowego nadzoru powinna wynosić co najmniej 350 osób. Generowałyby to ogromne koszty związane zarówno ze stworzeniem nowych miejsc pracy, jak i wyszkoleniem pracowników, zakupem sprzętu niezbędnego do przeprowadzania kontroli oraz zapewnienia środków transportu. Dużych nakładów pieniężnych i organizacyjnych wymagałoby również prowadzenie rejestru diagnostów oraz rejestru przedsiębiorców prowadzących działalność w formie SKP. Nadmienić należy, iż w zakresie właściwości resortu infrastruktury i budownictwa należy obecnie szereg innych zadań, np. prowadzenie procedur legislacyjnych, orzekanie jako organ II instancji w sprawach z zakresu swojej właściwości, scalanie krajowego systemu prawnego ze standardami obowiązującymi z UE oraz ONZ i rozwiązywanie bieżących problemów związanych z ADR, czy też homologacją. Powierzenie ministrowi nadzoru nad systemem badań technicznych stanowiłoby znaczne obciążenie, które wymagałoby restrukturyzacji urzędu obsługującego ministra na wielu płaszczyznach.

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

Dodatkowo, w ramach systemu nadzoru nad badaniami technicznymi, w myśl przepisów dyrektywy 2014/45/UE, celowe jest stworzenie systemu szkolenia dla diagnostów. W pełni zasadne jest skoordynowanie krajowego systemu szkoleń przez stworzenie szczegółowych wymagań dla ośrodków szkolenia (infrastruktura i wykładowcy), oraz nadzoru nad nimi, jak również stworzenie systemu przeprowadzania odpowiednich egzaminów oraz obowiązkowych szkoleń dla diagnostów: wstępnych jak również cyklicznych przypominających i rozszerzających wiedzę z zakresu konstrukcji pojazdów oraz sposobu przeprowadzania badań pojazdów (warsztaty doskonalenia zawodowego). Z uwagi na wymogi dyrektywy 2014/45/UE oraz dotychczasowe spostrzeżenia w omawianym obszarze, należy wprowadzić działalność w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów jako działalność regulowaną. Ze względu na wieloletnie doświadczenie Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) w Warszawie (jednostki podległej ministrowi właściwemu ds. transportu) w przedmiocie szkoleń diagnostów oraz w procesie certyfikacji kompetencji zawodowych w transporcie drogowym, proponuje się powierzenie funkcji organu prowadzącego rejestr działalności ośrodków szkolenia oraz sprawującego nadzór nad tą działalnością Dyrektorowi ITS, jak również powierzenia obowiązku przeprowadzania egzaminów dla diagnostów (wstępnych i okresowych).

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

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

W innych państwach UE w wielu przypadkach system nadzoru już funkcjonuje. Jest on realizowany w większości znanych przypadków przez jedną instytucję. Nadzór w większości przypadków realizowany jest z wykorzystaniem systemów

informatycznych, które m. in. monitorują wyniki badań technicznych wykonywanych w SKP.

Przykładowo:

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

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

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

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

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

W odniesieniu do systemu szkoleń diagnostów i prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów, należy wskazać przykłady państw UE, gdzie nadzór i szkolenia realizowane są przez jednostkę centralną podległą ministrowi właściwemu ds. transportu. Są to m.in.: Wielka Brytania, Irlandia, Królestwo Niderlandów, Finlandia, Szwecja, Hiszpania. We wszystkich tych krajach jednostka centralna pod bezpośrednim nadzorem ministra właściwego ds. transportu i w jego imieniu prowadzi bezpośredni nadzór nad jakością prowadzonych szkoleń, centralne rejestry oraz zapewnia wsparcie referencyjnymi danymi technicznymi pojazdów.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4693	Dane TDT – na podstawie liczby wydanych poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych na dzień 30 października 2015 r.	Wprowadzenie nadzoru Dyrektora TDT nad systemem badań technicznych, monitorowanie pracy skp oraz diagnostów (m.in. kontrole doraźne, ocena pracy stacji kontroli pojazdów).
Starostowie	380	Dane z Głównego Urzędu Statystycznego (GUS) – stan na dzień 1 stycznia 2016 r.	Przejęcie przez Dyrektora TDT systemu nadzoru nad SKP, który realizowany jest w chwili obecnej przez każde starostwo oddzielnie.
Diagności	Ok. 10 000 (w latach 2004-2015- 30 października ok. 7400 osób uzyskało pozytywny wynik z	Szacunkowo/Dane TDT	Uproszczenie procedury związanej z uzyskaniem świadectw kompetencji diagnosty do wykonywania badań technicznych pojazdów,

	egzaminu kwalifikacyjnego przeprowadzanego przez TDT)		obowiązek okresowych szkoleń dla diagnostów wykonujących badania techniczne pojazdów. Przyjmuje się, że koszty związane z uzyskaniem uprawnienia do wykonywania zawodu nieznacznie wzrosną, mając na względzie realne koszty procedury z tym związanej.
Właściciele pojazdów zarejestrowanych: pojazdów samochodowych, motorowerów, ciągników rolniczych	19 mln	Źródło – SAMAR	Oddziaływanie związane z przeprowadzaniem okresowych badań technicznych – aktualna cena za badanie techniczne uiszczana przez właściciela pojazdu zostanie powiększona o kwotę przeznaczoną na funkcjonowanie systemu nadzoru nad badaniami technicznymi. Do dalszych wyliczeń przyjęto liczbę ponad 15 mln przeprowadzanych corocznie badań technicznych pojazdów, co jest związane z faktem, iż nie wszystkie pojazdy podlegają corocznym badaniom technicznym, np. samochody osobowe, pojazdy ciężarowe do 3,5 tony, ciągniki rolnicze, motocykle, motorowery.
Ośrodki Szkolenia Diagnostów (OSD)	Brak danych	Brak danych	Wprowadzenie nadzoru nad ośrodkami prowadzącymi szkolenia dla diagnostów, konieczność spełnienia warunków lokalowych, wyposażenia oraz kadry, jak również wpisu do rejestru prowadzonego dla tych ośrodków.
Wykładowcy szkolący diagnostów	Brak danych	Brak danych	Oddziaływanie związane z weryfikacją kompetencji osób szkolących diagnostów
TDT	1	-	Przejęcie nowych obowiązków związanych z nadzorowaniem systemu badań technicznych, SKP, diagnostów oraz prowadzeniem rejestrów przedsiębiorców prowadzących SKP oraz rejestrem

			diagnostów, prowadzeniem stacji kontroli pojazdów.
ITS	1	-	<p>Przejęcie nowych obowiązków związanych z realizacją okresowych szkoleń dla diagnostów przeprowadzających badania techniczne pojazdów oraz nadzór nad ośrodkami prowadzącymi szkolenia dla diagnostów jak również rejestru osób, które uzyskały pozytywny wynik z egzaminu dla diagnostów. Ponadto ITS byłby odpowiedzialny za stworzenie systemu przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na diagnostów.</p> <p>Opracowanie i utrzymywanie bazy pytań egzaminacyjnych.</p> <p>Opracowanie i utrzymanie systemu przygotowania prac egzaminacyjnych.</p> <p>Prowadzenie rejestrów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kandydatów na diagnostów, którzy uzyskali pozytywny wynik egzaminu kwalifikacyjnego, - diagnostów, którzy odbyli szkolenie okresowe, - ośrodków szkolenia diagnostów, - wykładowców w ośrodkach szkolenia diagnostów, - ośrodków egzaminowania diagnostów i kandydatów na diagnostów. - dostosowanie infrastruktury związane z archiwizacją dokumentacji (dostosowanie pomieszczeń do prowadzenia archiwów).

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projektowana zmiana ustawy wdraża do krajowego porządku prawnego *dyrektywę 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE*. Ponadto, w związku z docierającymi do resortu infrastruktury i budownictwa sygnałami dotyczącymi potrzeby zmiany polskich przepisów prawnych w sprawie badań technicznych pojazdów, w celu wypracowania „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości”, powołana została grupa robocza, która skupiła w swoim zakresie przedstawicieli organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego, tj. przedstawicieli:

1. Instytutu Transportu Samochodowego,

2. Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych,
3. Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów,
4. Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego,
5. POLGAS,
6. Stowarzyszenia Dystrybutorów Części Motoryzacyjnych,
7. Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej,
8. Transportowego Dozoru Technicznego,
9. Związku Dealerów Samochodów,
10. Związku Powiatów Polskich.

Wynikiem prac tej grupy są 22 tezy, których realizacja ma przede wszystkim poprawić jakość badań technicznych pojazdów przeprowadzanych przez diagnostów oraz wzmocnić nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Mając na uwadze brzmienie wdrażanej dyrektywy oraz postulaty środowiska branżowego resort zdecydował o wdrożeniu przepisami przedmiotowej nowelizacji wskazanych przez grupę roboczą rozwiązań. Zaznaczyć należy, iż nie wszystkie były kompatybilne z unijnymi rozwiązaniami, jednakże mając na uwadze konieczność uregulowania poszczególnych aspektów dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego resort uznał za zasadne wdrożenie dodatkowo następujących tez: wprowadzenie obowiązku archiwizowania wyników badań ze wskazanych urządzeń kontrolno – pomiarowych, stworzenie centralnego rejestru SKP oraz diagnostów, wprowadzenie przepisów nakładających na właściciela pojazdu sankcje z tytułu użytkowania pojazdu bez ważnych badań technicznych, wprowadzenie systemu określania daty następnego badania, rozszerzenie listy dodatkowych badań technicznych o dodatkowe badanie techniczne na wniosek właściciela celem sprawdzenia stanu technicznego pojazdów, wprowadzenie przepisów określających działalność gospodarczą w formie ośrodków szkolenia jako działalność regulowaną.

Projekt ustawy będzie podlegał konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze w Kłodzku,
10. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
11. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
14. Pracodawcy Transportu Publicznego,
15. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
16. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
17. Związek Pracodawców Motoryzacji,
18. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
19. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
20. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzecznawców Samochodowych,
21. Związek Dilerów Samochodów,
22. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
23. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
24. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
25. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
26. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR,
27. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
28. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Warszawa,
29. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal,
30. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
31. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM),
32. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych,
33. Stowarzyszenie Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR),

34. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej,
35. Instytut Pojazdów Szynowych TABOR w Poznaniu,
36. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa w Warszawie,
37. TÜV Rheinland Polska,
38. Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska,
39. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie,
40. Wydział Transportu Politechniki Śląskiej w Katowicach,
41. Główny Inspektorat Transportu Drogowego,
42. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu),
43. Instytut Pojazdów Szynowych Politechniki Krakowskiej w Krakowie,
44. Rada Dialogu Społecznego,
45. Polska Unia Transportu,
46. Stowarzyszenie Rzecznawców Samochodowych EKSPERTMOT.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ...2016... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa	0	1,57	1,62	0,88	0,86	7,60	8,19	8,29	6,65	5,98	4,44	46,08
JST (oszczędności)	1,35	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	24,55
ITS z tytułu opłat (z wyszczególnieniem nowych/podwyższonych opłat)	0,55 (0,258)	0,99 (0,385)	1,03 (0,429)	0,99 (0,387)	1,03 (0,427)	0,99 (0,389)	1,03 (0,425)	0,99 (0,391)	1,03 (0,423)	0,99 (0,393)	1,02 (0,421)	10,65 (4,328)
TDT z tytułu opłat (z wyszczególnieniem nowych podwyższonych opłat)	27,95 (24,73)	69,71 (64,42)	69,71 (64,42)	69,71 (64,42)	69,71 (64,42)	69,71 (64,42)	69,71 (64,42)	69,71 (64,42)	69,71 (64,42)	69,71 (64,42)	69,71 (64,42)	725,05 (668,93)
Wydatki ogółem												
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
wydatki ITS	0,61	0,79	0,83	0,80	0,83	0,80	0,88	0,80	0,83	0,80	0,83	8,81
Wydatki TDT	33,19	64,47	64,32	66,78	66,84	44,34	42,42	42,08	47,54	49,78	54,91	576,67
Saldo ogółem												
budżet państwa	0	1,57	1,62	0,88	0,86	7,60	8,19	8,29	6,65	5,98	4,44	46,08
JST (oszczędności)	1,35	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	2,32	24,55
ITS	-0,06	0,19	0,20	0,19	0,20	0,19	0,15	0,19	0,20	0,19	0,20	1,83
TDT	-5,29 (3,68)	5,25 (3,78)	5,39 (3,78)	2,94 (2,06)	2,87 (2,01)	25,33 (17,73)	27,29 (19,1)	27,63 (19,34)	22,18 (15,53)	19,93 (13,95)	14,80 (10,36)	148,32 (107,54)

Źródła finansowania

Źródła finansowania zadań TDT przekazanych w związku z wykonywaniem zadań z zakresu nadzoru nad systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych :

- 1) opłata na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych – 4 zł,
- 2) opłata za badanie techniczne pojazdu ADR – 85 zł,
- 3) opłata za badanie techniczne pojazdu po zmianach konstrukcyjnych – 82 zł,
- 4) opłata z a wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP – 200 zł (obecnie 414 zł),
- 5) opłata za badanie techniczne trolejbusu – 314 zł,
- 6) opłata za badanie techniczne tramwaju:
 - tramwaj z wag. silnikowym – 330 zł,
 - tramwaj z wag. doczepnym – 110 zł,
- 7) opłata za wydanie decyzji o nadaniu cechy identyfikacyjnej – 100 zł (obecnie 48),
- 8) opłata za wykonanie nr rozpoznawczego oraz wykonanie i umieszczenie

- tabliczki zastępczej – 49 zł,
9) opłata za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty – 100 zł.

Wskazać również należy iż przedmiotowa regulacja zmienia opłatę za sprawdzenie SKP w zakresie wyposażenia SKP oraz posiadania wyposażenia kontrolno – pomiarowego. Zgodnie z projektowanymi przepisami opłata ta ma wynosić 1400 zł. Określenie ww. opłaty na tym poziomie jest w pełni uzasadnione przez realne koszty wykonania takiego sprawdzenia. Jednakże opłata ta nie stanowi źródła finansowania nowych zadań Dyrektora TDT wynikających z nadzoru nad systemem jakości badań technicznych pojazdów, których podstawą jest implementowana dyrektywa 2014/45/UE. Podział ten wynika z okoliczności, iż opłata za sprawdzenie po pierwsze pokrywa koszty związane z zadaniem już wykonywanym przez Dyrektora TDT, a po wtóre zadanie to wynika z czynności wykonywanych przez Dyrektora TDT jako notyfikowanej jednostki inspekcyjnej. Dla zachowania pełnej transparentności działań podejmowanych przez TDT oraz prawidłowości wykonywanych przez niego zadań celowe wprowadzenie wskazanego powyżej podziału finansowania. Nową opłatą w tym zakresie jest również opłata za sprawdzenie uzupełniające skp, która zgodnie z przyjętymi ustaleniami wynosić będzie 300 zł. Z uwagi na wykonywanie sprawdzenia uzupełniającego przez inspektorów TDT będących inspektorami zatrudnionymi w części TDT odpowiadającej za wykonywanie czynności notyfikowanej jednostki inspekcyjnej, ww. opłata nie będzie stanowić ona również źródła finansowania działań wykonywanych w ramach nadzoru nad systemem zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych. Mając na względzie odrębność wykonywanych czynności przez notyfikowaną jednostkę inspekcyjną, a czynności wykonywanych przez dyrektora TDT w ramach wskazanego powyżej nadzoru, rozdzielenie opłat jest w pełni zasadne.

Źródła finansowania zadań ITS

- 1) opłata za przeprowadzenie egzaminu dla kandydata na diagnostę – 450 zł,
- 2) opłata za wpis do rejestru ośrodków szkolenia – 500 zł,
- 3) opłata za przeprowadzenie kontroli w ośrodku szkolenia – 1000 zł (co 2 lata, pierwsza kontrola po 2 latach po wpisaniu do rejestru).

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Dochód budżetu państwa składa się z 30% zweryfikowanego zysku przekazanego przez TDT w każdym roku. Wskazać należy, iż TDT nie przekaże w 2018 r. żadnych środków do budżetu państwa, gdyż nie powstaną po jego stronie żadne korzyści, a wręcz nawet strata. Następnie w latach 2019-2028 TDT przekaże do budżetu państwa szacowaną kwotę na poziomie 46,08 mln zł. Ponadto, w związku ze zmianami organizacyjnymi w nadzorze nastąpi oszczędność środków wynikająca z braku wykonywania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów przez starostów (jako JST). Starostwa bowiem celem wykonywania ww. nadzoru zawierają umowy z Dyrektorem TDT dla wykonania kontroli stacji kontroli pojazdów w imieniu starosty w ramach przedmiotowego nadzoru. Mając na względzie, iż w I kwartale 2016 r. zawarto 95 takich umów ze starostwami, w ramach których wykonano 1114 kontroli (koszt jednej kontroli 500 zł), koszt jaki poniosły starostwa w tym kwartale to 0,58 mln zł. Szacując, iż tendencja ta utrzyma się do końca roku łączny koszt za 2016 r. wyniesie 2,32 mln. Wskazać należy, iż w ogólności oszczędność wyniesie znacznie więcej, ponieważ wdrażana dyrektywa przewiduje w ramach nadzoru sprawowanego nad stacjami kontroli pojazdów więcej niż jedną kontrolę, tj.: kontrole związane z zatwierdzeniem wyników badań, kontrolę doraźne, kontrole w oparciu o statystyki, wnioski i skargi. W konsekwencji powyższego, stosując schemat jakim starostwie posługiwali się w latach poprzednich, musieliby oni zawierać więcej niż jedną odpłatną umowę z Dyrektorem TDT (co najmniej dwie). Do tej pory w kraju funkcjonowało około 380 wykazów (rejestrów) diagnostów – po każdym w jednym starostwie. Projekt zakłada stworzenie jednego (centralnego) rejestru diagnostów prowadzonego przez Dyrektora TDT, co również wpłynie na zwiększenie poziomu oszczędności. Podkreślić należy, iż planowane oszczędności w jednostkach samorządu terytorialnego nie będą przesunięte jako źródło finansowania zadań Dyrektora TDT w związku z wykonywanym nadzorem nad systemem badań technicznych.

Źródło finansowania systemu nadzoru nad badaniami technicznymi składa się z kilku

elementów, które odpowiadają segmentom, z jakich składa się przedmiotowy system nadzoru, tj. diagności, nadzór nad ośrodkami szkolenia diagnostów (Dyrektor ITS) oraz nadzór nad samymi badaniami technicznymi i SKP (Dyrektor TDT).

Przewiduje się, że działalność Dyrektora TDT związana z realizacją zadań wynikających z wdrożenia Dyrektywy 2014/45/UE w zakresie organizacji i funkcjonowania systemu badań technicznych w Polsce będzie finansowana z opłat uiszczanych za:

a) opłata przeznaczona na Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych – 4zł – w Polsce wykonuje się ok. 15 mln 680 tys. badań technicznych pojazdów rocznie. Nadzór nad systemem badań technicznych w znacznej mierze sfinansowany byłby przez ustalenie opłaty na poziomie 4 zł za każde badanie techniczne. Dodatkowo przewiduje się wprowadzenia zastrzeżenia w tym zakresie wskazującego, iż wysokość jednorazowej opłaty nie może przekroczyć równowartości w złotych 2 euro, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego ustalonego przez Narodowy Bank Polski. Łączne koszty ponoszone przez rodzinę, obywateli posiadających pojazdy oraz gospodarstwa domowe wyniosą 62,72 mln rocznie, przy czym w pierwszym roku funkcjonowania przepisów, tj. od 20 maja 2018 r. do 31 grudnia 2018 r. koszty wyniosą 23,66 mln zł za ten okres. Opłata przeznaczona na nadzór nad systemem badań technicznych stanowiłaby element opłaty za badanie techniczne pojazdu a następnie odprowadzana przez przedsiębiorców prowadzących SKP, na analogicznych zasadach, jak to obecnie odbywa się w przypadku opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 82 ust. 2 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), stanowiącej przychód Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Opłata ta stanowić będzie kategorię wydatków ponoszonych przez właścicieli pojazdów (będą to zarówno rodziny, obywatele, jak i przedsiębiorcy).

b) opłata za badania techniczne pojazdów:

- ADR w wysokości 85zł,
- badanie techniczne pojazdu po zmianach konstrukcyjnych – 82 zł,
- opłata za badanie techniczne trolejbusów – 314 zł
- opłata za badanie techniczne tramwajów – 110zł/330zł,
- opłata za badania techniczne po wyznaczonym terminie – przekroczenie 30 dni,
- opłata za ponowne badanie techniczne (przeprowadzane na wniosek właściciela) umożliwiające weryfikację prawidłowości działań wykonywanych przez skp prowadzone przez przedsiębiorców – wysokość opłaty uzależniona jest od rodzaju weryfikowanego badania oraz wyniku badania,
- opłata za procedurę umieszczenia nr rozpoznawczego – 49 zł.

W konsekwencji przekazania do wyłącznej właściwości TDT badań technicznych o szczególnym charakterze, z uwagi na istotę funkcjonowania samego nadzoru nad badaniami technicznymi oraz szczególny charakter tych czynności, opłaty za wskazane powyżej badania techniczne będą pobierane przez 16 stacji TDT i zasilać będą finansowanie realizacji zadań wynikających z nadzoru nad systemem badań technicznych. Stacje prowadzone przez TDT będą prowadziły między innymi badania techniczne pojazdów ADR, badania techniczne pojazdów po zmianach konstrukcyjnych oraz okresowe badania techniczne pojazdów, których właściciele nie poddali pojazdowi badaniu w wyznaczonym terminie. Dodatkowo stacje te będą wykonywały badania techniczne trolejbusów i tramwajów. Stacje te będą wykonywały także ponowne badanie techniczne umożliwiające weryfikację prawidłowości wykonywanych przez SKP badań technicznych.

Stacje prowadzone przez Dyrektora TDT będą odpowiedzialne za procedurę umieszczenia nr rozpoznawczego.

Dla wyliczenia OSR w tym zakresie przyjęte zostały następujące założenia:

- badania techniczne pojazdów ADR – ilość badań technicznych ADR ustalono na poziomie wydanych świadectw ADR w roku 2015, tj. 21 649. Wskazać należy, iż w 2018 r. do wyliczeń przyjęto liczbę 13 296 proporcjonalnie do okresu obowiązywania przedmiotowej ustawy (20

maja – 31 grudnia).

- badania techniczne pojazdów po zmianach konstrukcyjnych – mając na względzie, iż SKP będą wykonywać badania techniczne po szczególnych zmianach konstrukcyjnych trudno było oszacować przyszłą/rzeczywistą ilość tych badań, bowiem obecnie jest to wartość niemierzalna. Jednakże wzięwszy pod uwagę ilość ogólnych badań technicznych po zmianach konstrukcyjnych oraz doświadczenie w tym zakresie, ilość badań technicznych po zmianach konstrukcyjnych wykonywanych przez skp TDT dla potrzeb OSR przyjęto na poziomie 500 badań rocznie, przy czym w roku 2018 będzie to odpowiednio mniejsza ilość (307).

- badania techniczne trolejbusów – zgodnie z informacjami powziętymi przez TDT w 2015 r. eksploatowanych było 220 trolejbusów. Ich okresowe badania techniczne przeprowadza się dwa razy w roku, co też uwzględniają wyliczenia OSR.

- badania techniczne tramwajów – zgodnie z informacjami powziętymi przez TDT w Polsce najczęściej eksploatowane są dwa rodzaje tramwajów: tramwaje z wagonami silnikowymi (330zł) oraz tramwaje z wagonami doczepnymi (110zł). Ilość przebadanych tramwajów z wagonami doczepnymi w 2015 r. wynosiła 900 sztuk a z wagonami silnikowymi 2500 sztuk. W związku z czym ilości te przyjęte zostały dla wyliczenia OSR.

- badania techniczne po wyznaczonym terminie – przekroczenie 30 dni – umieszczenie przychodu związanego z tym badaniem byłoby nieprawidłowością, bowiem istota zmiany systemowej zakłada, iż przedmiotowe zmiany będą skuteczne i wszystkie pojazdy będą poddawane badaniom technicznym w terminie. Jednakże należało wskazać to badanie jako ewentualny przychód TDT z uwagi na prawidłowość sporządzania OSR.

- umieszczenie cechy identyfikacyjnej (numeru rozpoznawczego) – dla wyliczeń OSR przyjęto, iż ilość czynności związanych z umieszczeniem nr rozpoznawczego równa jest ilości decyzji wydanych w przedmiocie nadania cechy identyfikacyjnej (numeru rozpoznawczego). Zgodnie z informacjami uzyskanymi od starostw, w 2015 r. zostało wydane ok. 15000 takich decyzji. Koszt umieszczenia cechy identyfikacyjnej (numeru rozpoznawczego) na stacji kontroli pojazdów wynosi 49 zł.

- ponowne badanie techniczne umożliwiające weryfikację prawidłowości działań wykonywanych przez SKP prowadzone przez przedsiębiorców – wysokość opłaty uzależniona jest od rodzaju weryfikowanego badania oraz wyniku badania – nie jest możliwe przedstawienie wyliczeń w tym obszarze, bowiem instytucja taka obecnie nie istnieje, więc nie można przedstawić podstawy do wyliczeń. Ponadto, wprowadzenie nadzoru nad jakością badań technicznych oraz diagnostami ma na celu, osiągnięcie aby wszystkie badania były wykonywane w sposób wiarygodny i prawidłowy, który nie będzie budził wątpliwości posiadaczy pojazdów.

Wskazane koszty w lit. b ponosić będą zarówno podmioty z sektora mikro – i makro – przedsiębiorstw, jak również rodziny, obywatele i gospodarstwa domowe.

c) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących SKP – zgodnie z informacjami posiadanymi przez TDT średnio w roku wpis do ww. rejestru uzyskuje 220 przedsiębiorców, taka ilość została również przyjęta na potrzeby wyliczenia OSR. W roku 2018 ilość wpisów pomniejszono odpowiednio do 123. Podkreślić należy, iż sektor mikro- i makro – przedsiębiorstw w tym obszarze odnotuje oszczędność, bowiem obecnie opłata ta wynosi 414 zł, a obniżona zostanie do 200zł.

d) wydanie decyzji o nadaniu cechy identyfikacyjnej (numeru rozpoznawczego) – zgodnie z informacjami uzyskanymi przez TDT starostowie wydali w roku 2015 ok. 15 000 takich decyzji. Liczba ta została przyjęta również dla wyliczeń OSR. Koszt ten ponosić będą właściciele lub posiadacze pojazdów.

e) wydanie decyzji przyznającej diagnoście uprawnienia (świadectwo kompetencji diagnosty) – w roku 2015 zostało wydane 825 zaświadczenia o zdanych egzaminach przez kandydatów na diagnostów. Przyjąć można, iż wszyscy oni otrzymali uprawnienia diagnostów,

	przedsiębiorców skp, badania ADR, badania trolejbusów i tramwajów oraz opłata 300 zł za sprawdzenie uzupełniające skp							
	właściciele pojazdów (przedsiębiorcy oraz rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe) – nowa – 4 zł na system nadzoru nad zapewnieniem prawidłowej jakości bt, opłata za bt po zmianach konstrukcyjnych, opłata za decyzje o nadaniu cechy identyfikacyjnej (numeru rozpoznawczego), opłata za wyk nr rozpoznawczych	26,96	66,04	66,04	66,04	66,04	66,04	687,38
	Kandydaci na diagnostów – wzrost opłat za egzamin dla kandydatów na diagnostów	0,2	0,39	0,39	0,39	0,39	0,39	4,1
	Rodzina, obywatele, gospodarstwa domowa – opłata za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty	0,82	0,82	0,82	0,82	0,82	0,82	9,02
	właściciele OSD – opłata za wpis do rejestru i sprawdzenie	0,02	0,001	0,05	0,003	0,005	0,04	0,26
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Wprowadzenie jednolitych procedur, prowadzonych przez podmioty o zasięgu ogólnopolskim – Dyrektor TDT oraz Dyrektor ITS – co zapewni obywatelom jasność co do ich praw i obowiązków oraz działań, jakie mają podjąć celem wykonywania np. zawodu diagnosty bądź też wykonywania działalności w formie prowadzenia SKP. Ponadto, przedmiotowa regulacja wpłynie na wzrost zatrudnienia z uwagi na planowane zwiększenie zasobów kadrowych w TDT.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								

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

Komentarz:

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

9. Wpływ na rynek pracy

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

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

10. Wpływ na pozostałe obszary

X środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne:

demografia
 mienie państwowe

X informatyzacja
X zdrowie

Omówienie wpływu

Wprowadzenie systemu nadzoru nad zapewnieniem systemu jakości badań technicznych wpłynie na zagwarantowanie zachowania, a wręcz podniesienia poziomu zachowania środowiska naturalnego w należyтым stanie. Dla przykładu, wpływać będzie na to okoliczność uniemożliwiania poruszania się pojazdów z wyciekami olejów bądź niewłaściwą emisją spalin. Jakkolwiek, najważniejszym celem przedmiotowej zmiany, jaki jest postawiony również przez implementowaną dyrektywę, jest podniesienie jakości badań technicznych, co wpłynie na zmniejszenie liczby wypadków, co ma nierozdzielny wpływ na ochronę zdrowia i życia ludzkiego.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

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

Powierzenie Dyrektorowi TDT jako jednostce podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu, kompetencji organu odpowiedzialnego za nadzór i funkcjonowanie systemu badań technicznych w Polsce, będzie musiało być powiązane z odpowiednio długim okresem przewidzianym na stworzenie systemów, które pozwolą na należyte prowadzenie czynności związanych z nadzorem. Okres 5 lat od wejścia w życie przepisów będzie okresem, w którym TDT będzie przygotowywał własną infrastrukturę SKP. Do tego czasu zadania SKP Transportowego Dozoru Technicznego będą realizowane na podstawie umów zawieranych z przedsiębiorcą prowadzącym SKP.

W zakresie prowadzenia przez Dyrektora TDT **rejestru SKP** oraz **rejestru uprawnionych diagnostów** – prowadzenie

tych rejestrów będzie ściśle powiązane z uzyskaniem przez Dyrektora TDT od poszczególnych starostów informacji w powyższym zakresie. Starostowie zostaną zobowiązani do przekazania Dyrektorowi TDT stosownych informacji (danych z rejestrów SKP oraz danych diagnostów) w terminach określonych w przepisach przejściowych, gwarantujących przekazanie niezbędnych danych jeszcze przed dniem wejścia w życie przepisów projektowanej ustawy.

Budowa przez TDT sieci SKP. Działalność w zakresie prowadzenia przez Dyrektora TDT własnych SKP, jest uwarunkowana pozyskaniem przez TDT środków finansowych na rozpoczęcie działalności w ww. zakresie. Ponadto, z uwagi na skalę inwestycji, należy wziąć również pod uwagę okres niezbędny na organizację przetargów dotyczących ww. inwestycji. Planuje się, iż w okresie 5-ciu lat od dnia wejścia w życie przepisów będzie powstawała sieć SKP prowadzonych przez TDT. Stworzenie stacji prowadzonych przez TDT jest konieczne z uwagi na zbudowanie systemu szczelnego i kompletnego. Ponadto, wynika ono z kwestii połączenia nadzoru sprawowanego przez Dyrektora TDT nad urządzeniami przewożącymi towary niebezpieczne znajdujące się na pojazdach, np. cysterny, wraz z badaniami technicznymi tych pojazdów. Przyjęcie takiego rozwiązania zapewni kompleksowe sprawdzenie pojazdu, jak i urządzeń technicznych podlegających pod dozór, dając tym samym gwarancję zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a jednocześnie stanowiąc znaczne ułatwienie dla przedsiębiorców transportowych. Stacje TDT przeprowadzały będą również badanie techniczne pojazdu, w którym wprowadzono znaczne zmiany konstrukcyjne lub wymianę elementów powodujących niezgodność ze świadectwem homologacji typu (także dokumentami równoważnymi). Przeprowadzenie ww. badania technicznego wymaga oprócz wiedzy technicznej, jaką dysponuje diagnosta, wiedzy z zakresu homologacji typu pojazdów. Połączenie tych dwóch dyscyplin gwarantuje tylko stacja prowadzona przez TDT i zatrudnieni w niej specjaliści posiadający wiedzę z zakresu homologacji oraz bezpośredni dostęp do dokumentacji homologacyjnej. Procedura dostępu do dokumentacji homologacyjnej będzie uproszczona, gdyż to Dyrektor TDT jest polską władzą homologacyjną. Dodatkowo, w stacjach TDT przeprowadzane będą badania techniczne pojazdów, których właściciele uchylają się od przeprowadzania badań okresowych w terminie. Wprowadzenie takiego rozwiązania ma wpłynąć na zdyscyplinowanie właścicieli pojazdów oraz doprowadzić do uczestniczenia w ruchu drogowym jedynie pojazdów sprawnych technicznie, posiadających aktualne badania techniczne. SKP prowadzone przez TDT będą także nadawały numery rozpoznawcze (cechy identyfikacyjne), co zapewni jednolitość stosowanej procedury w całym kraju, gdyż obecnie zajmuje się tym wiele wskazanych przez starostów stacji kontroli pojazdów. Kolejnym zadaniem wykonywanym przez SKP TDT, które wynika z treści dyrektywy 2014/45/UE, jest weryfikacja skarg w zakresie prawidłowości wykonywanych badań technicznych.

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

Powierzenie Dyrektorowi ITS zadań w zakresie przygotowania programu szkoleń dla kandydatów na diagnostów samochodowych i szkoleń okresowych diagnostów, przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych oraz nadzorowania ośrodków szkolenia diagnostów.

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

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

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

**Ankieta skierowana do starostw w sprawie
stopnia przygotowania do nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów zgodnie z zasadami określonymi
w dyrektywie 2014/45/UE**

W dniu 8 października 2015 r. ówczesne Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wystąpiło za pomocą systemu teleinformatycznego rejestracji (IDS PWPW) do wszystkich powiatów w Polsce o udzielenie odpowiedzi na osiem pytań związanych z systemem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów.

Pytania dotyczące nadzoru nad SKP:

1. Liczba stacji kontroli pojazdów objętych nadzorem?
2. Czy liczba osób pełniących funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów wynosi więcej niż 1?
3. Czy pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów posiada uprawnienia diagnosty?
4. Czy pracownik, który pełni funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów a nie posiada uprawnień diagnosty, posiada kompetencje określone w pkt 1 załącznika IV do dyrektywy 2014/45/UE?
5. Czy pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów posiada umiejętność samodzielnego wykonywania badań technicznych pojazdów w stacji kontroli pojazdów?
6. Czy Państwa Urząd prowadzi działalność (np. obieg dokumentów, procedury) w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów w trybie przewidzianym dla systemów jakości ISO?
7. Czy pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów, prowadzi również nadzór nad innymi działaniami, np. nadzór nad taxi, transportem własnym?
8. Czy Państwa Urząd zapewnia nieograniczony dostęp do środka transportu (samochodu służbowego) dla pracownika pełniącego funkcję związaną z nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów?

Udział powiatów w przeprowadzonej ankiecie

W ankiecie brały udział wszystkie 380 powiatów, z czego **250 powiatów** (66%) udzieliło odpowiedzi, a 130 powiatów (34%) nie udzieliło odpowiedzi.

Odp. pyt. 1.

Spośród **4.449** stacji kontroli pojazdów (SKP) w Polsce, nadzorowanych objętych ankietą było **2.956** SKP.

Odp. pyt. 2.

W 116 powiatach (46%) funkcje związane z nadzorem nad SKP pełniły więcej niż 1 osoba, w pozostałych 134 powiatach (54%) funkcję tą pełniła nie więcej niż 1 osoba.

Odp. pyt. 3.

W 16 powiatach (6%) pracownicy pełniący funkcje związaną z nadzorem nad SKP posiadają uprawnienia diagnosty, natomiast w **235 powiatach (94%) pracownicy pełniący tą funkcję nie posiadają takiego uprawnienia.**

Odp. pyt. 4.

W odpowiedzi na to pytanie, 51 powiatów ((20%) oceniło, że ich pracownik pełniący funkcję związaną z nadzorem nad SKP, a nie posiadający uprawnień diagnosty, posiada kompetencje określone w pkt 1 załącznika IV do Dyrektywy 2014/45/UE. Pozostałe **199 powiatów (80%) oceniło, że ich pracownicy nie posiadają takich kompetencji.**

Odp. pyt. 5.

55 powiatów (22%) zadeklarowało, że pracownik pełniący funkcje związane z nadzorem nad SKP posiada umiejętności samodzielnego wykonywania badań technicznych pojazdów w stacji kontroli pojazdów, pozostałych 195 powiatów (78%) oceniło, że ich pracownicy nie posiadają takich umiejętności.

Odp. pyt. 6.

67 powiatów (27%) poinformowało, że prowadzi działalność w zakresie nadzoru nad SKP w trybie przewidzianym dla systemów ISO, natomiast pozostałe 183 powiaty (73 %) nie prowadzi obiegu dokumentów ani procedur, w tym zakresie, w trybie przewidzianym dla systemów jakości ISO.

Odp. pyt. 7.

190 powiatów (76%) poinformowało, że pracownik pełniący funkcje związane z nadzorem nad SKP, prowadzi również nadzór nad innymi działaniami (np. nadzór nad taxi, transportem własnym), w pozostałych 60 powiatach (24%) pracownicy nie łączą tych funkcji.

Odp. pyt. 8.

145 powiatów (58%) poinformowało, że zapewnia nieograniczony dostęp do środka transportu dla pracownika pełniącego funkcję związaną z nadzorem nad SKP, pozostałe 105 powiatów (42%) swoim pracownikom na potrzeby realizacji omawianych zadań nadzorczych nie gwarantuje samochodu służbowego.

Odp. pyt. 9.

Z odpowiedzi na ostatnie pytanie wynika, że **jeden powiat (0,26%)** tj. powiat kielecki jest przygotowany do nadzoru nad SKP zgodnie z zasadami określonymi w dyrektywie 2014/45/UE. **Pozostałe 249 powiatów (99,74%) nie jest przygotowane do nadzoru nad SKP zgodnie z nowymi wymaganiami.**

TYTUŁ PROJEKTU:		USTAWA O ZMIANIE USTAWY - PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO		Dyrektywa 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, s. 51)			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. Red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
		T / N			
Dyrektywa 2014/45/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, s. 51)					
Art. 1	Niniejsza dyrektywa ustanawia minimalne wymogi dotyczące systemu okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowanych na drogach publicznych.	N	-	-	-
Art. 2 ust. 1	Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do pojazdów o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej przekraczającej 25 km/h i należących do następujących kategorii zdefiniowanych w dyrektywie 2002/24/WE, dyrektywie 2003/37/WE i dyrektywie 2007/46/WE: – pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające nie więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 1 projektu	Art. 81. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego; badaniom technicznym nie podlega przyczepa motocyklowa oraz przyczepa specjalna przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny.	-

	<p>kierowcy ,</p> <ul style="list-style-type: none"> – kategoria pojazdów M1, – pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu osób i ich bagażu, mające więcej niż osiem miejsc siedzących poza miejscem siedzącym kierowcy, – kategorie pojazdów M2 i M3, – pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 ton, – kategoria pojazdów N1, – pojazdy silnikowe zaprojektowane i skonstruowane głównie do przewozu towarów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony – kategorie pojazdów N2 i N3, –przyczepy zaprojektowane i skonstruowane do przewozu towarów lub osób, a także do celów zamieszkania przez osoby, o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony , – kategorie pojazdów O3 i O4, – od dnia 1 stycznia 2022r. pojazdy dwu lub trzykołowe, – kategorie pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, –ciągniki kołowe kategorii T5 użytkowane głównie na drogach publicznych, o maksymalnej prędkości projektowej przekraczającej 40 km/h. 				
Art. 2 ust. 2	Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy	T	Art. 1 pkt 15	Art. 81. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu	-

<p>następujące pojazdy zarejestrowane na ich terytorium:</p> <ul style="list-style-type: none"> – pojazdy eksploatowane lub użytkowane w warunkach wyjątkowych i pojazdy, które nie są nigdy lub prawie nigdy użytkowane na drogach publicznych, takie jak pojazdy historyczne lub pojazdy wyczynowe, – pojazdy objęte immunitetem dyplomatycznym, – pojazdy użytkowane przez siły zbrojne, siły odpowiedzialne za utrzymanie ładu i porządku, służby pożarnicze, służby ochrony cywilnej lub służby pogotowia i ratownictwa, – pojazdy użytkowane do celów rolniczych, ogrodniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa jedynie na terytorium danego państwa członkowskiego i głównie na obszarze prowadzenia takiej działalności, w tym na drogach polnych, leśnych lub na polach rolniczych, – pojazdy użytkowane wyłącznie na małych wyspach lub w obszarach słabo zaludnionych, – pojazdy specjalistyczne przewożące wyposażenie cyrków i wesołych miasteczek o maksymalnej prędkości projektowej nieprzekraczającej 40 km/h i eksploatowane jedynie na terytorium danego państwa członkowskiego, – pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, w przypadku gdy państwa członkowskie wprowadziły skuteczne alternatywne środki bezpieczeństwa dla pojazdów dwu- lub trzykołowych, ze szczególnym uwzględnieniem 		<p>lit. a w art. 81 ust. 1, ust. 10 oraz art. 86l ust. 1 projektu</p>	<p>wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego; badaniom technicznym nie podlega przyczepa motocyklowa oraz przyczepa specjalna przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny.</p> <p>Art. 81. 10. Przyczepa lekka i pojazd zabytkowy nie podlegają okresowym badaniom technicznym. Pojazd zabytkowy wykorzystywany do zarobkowego transportu drogowego podlega corocznym badaniom technicznym.</p> <p>Art. 86l. 1. Do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Biura Ochrony Rządu, Straży Granicznej i Służby Celnej, których dotyczą warunki i tryb rejestracji określone w art. 73 ust. 3 oraz w art. 76 ust. 4 pkt 1 oraz pojazdów należących do obcych sił zbrojnych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie umów międzynarodowych, o których mowa w art. 73 ust. 2b, a także do pojazdów Państwowej Straży Pożarnej, mają zastosowanie przepisy art. 81.</p>	
---	--	--	---	--

	odpowiednich statystyk bezpieczeństwa ruchu drogowego z ostatnich pięciu lat. Państwa członkowskie informują Komisję o takich wyłączeniach.				
Art. 2 ust. 3	Państwa członkowskie mogą wprowadzić krajowe wymogi dotyczące badania zdatności do ruchu drogowego pojazdów zarejestrowanych na ich terytorium, które nie są objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, oraz pojazdów wymienionych w ust. 2.	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 82 ust. 1, art. 81 ust. 1 oraz ust. 10 projektu	<p>Art. 82. 1. Właściciel lub posiadacz tramwaju albo trolejbusu jest obowiązany przedstawić go do badania technicznego.</p> <p>Art. 81. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego; badaniom technicznym nie podlega przyczepa motocyklowa oraz przyczepa specjalna przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny.</p> <p>Art. 81. 10. Przyczepa lekka i pojazd zabytkowy nie podlegają okresowym badaniom technicznym. Pojazd zabytkowy wykorzystywany do zarobkowego transportu drogowego podlega corocznym badaniom technicznym.</p>	Krajowe wymogi w zakresie badań technicznych, wykraczające poza dyrektywę, dotyczą kategorii pojazdów: - O2; - L1e, L2e, L6e; - T ₁ , T ₂ , T ₃ , T ₄ ; oraz pojazdów zabytkowych użytkowanych zarobkowo, tramwajów, trolejbusów.
Art. 3	Na użytek niniejszej dyrektywy stosuje się jedynie następujące definicje: 1) „pojazd” oznacza każdy nieporuszający się po szynach pojazd silnikowy lub jego przyczepę; 2) „pojazd silnikowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd na kołach, który porusza się dzięki własnemu napędowi, osiągający maksymalną prędkość przekraczającą 25 km/h; 3) „przyczepa” oznacza każdy pojazd na kołach niemający własnego napędu, zaprojektowany i skonstruowany tak, aby mógł być ciągnięty przez pojazd silnikowy;	N			-

<p>4) „naczepa” oznacza każdą przyczepę przeznaczoną do doczepienia do pojazdu silnikowego w taki sposób, że częściowo spoczywa ona na pojeździe silnikowym oraz istotna część jej masy oraz masy jej ładunku obciąża pojazd silnikowy;</p> <p>5) „pojazd dwu- lub trzykołowy” oznacza każdy napędzany mechanicznie pojazd dwukołowy, z przyczepą motocyklową lub bez niej, oraz każdy pojazd trzykołowy lub czterołowy;</p> <p>6) „pojazd zarejestrowany w państwie członkowskim” oznacza pojazd, który jest zarejestrowany lub dopuszczony do użytku w państwie członkowskim;</p> <p>7) „pojazd historyczny” oznacza każdy pojazd, który jest uznany za historyczny przez państwo członkowskie rejestracji lub przez jeden z jego wyznaczonych organów dopuszczających i spełnia wszystkie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> – został wyprodukowany lub zarejestrowany po raz pierwszy co najmniej 30 lat temu, – jego określony typ, zdefiniowany w odnośnym prawie unijnym lub krajowym, nie jest już produkowany, – jest zachowany i utrzymany w swoim pierwotnym stanie historycznym i nie dokonano w nim żadnych zasadniczych zmian właściwości technicznych jego głównych podzespołów; <p>8) „posiadacz dowodu rejestracyjnego” oznacza osobę prawną lub fizyczną, na której nazwisko lub nazwę pojazd jest zarejestrowany;</p> <p>9) „badanie zdolności do ruchu drogowego” oznacza kontrolę zgodnie z załącznikiem I, której celem jest zapewnienie,</p>				
---	--	--	--	--

<p>aby pojazd mógł być bezpiecznie użytkowany na drogach publicznych i spełniał wymagane i obowiązkowe kryteria bezpieczeństwa i ochrony środowiska;</p> <p>10) „homologacja” oznacza procedurę, za pomocą której państwo członkowskie poświadcza, że pojazd spełnia odpowiednie przepisy administracyjne i wymogi techniczne, o których mowa w dyrektywie 2002/24/WE, dyrektywie 2003/37/WE i dyrektywie 2007/46/WE;</p> <p>11) „usterki” oznaczają defekty techniczne i inne przypadki niezgodności wykryte podczas badania zdatności do ruchu drogowego;</p> <p>12) „świadectwo zdatności do ruchu drogowego” oznacza zaświadczenie badania zdatności do ruchu drogowego wydane przez właściwy organ lub stację kontroli pojazdów, zawierające wynik badania zdatności do ruchu drogowego;</p> <p>13) „diagnosta” oznacza osobę upoważnioną przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ do przeprowadzenia badania zdatności do ruchu drogowego w stacji kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, w imieniu właściwego organu;</p> <p>14) „właściwy organ” oznacza organ lub podmiot publiczny, któremu państwo członkowskie powierzyło odpowiedzialność za zarządzanie systemem badań zdatności do ruchu drogowego, w tym</p> <ul style="list-style-type: none"> – w stosownych przypadkach – za przeprowadzanie badań zdatności do ruchu drogowego; <p>15) „stacja kontroli pojazdów” oznacza organ lub podmiot, publiczny lub prywatny,</p>				
---	--	--	--	--

	<p>upoważniony przez państwo członkowskie do przeprowadzania badań zdatności do ruchu drogowego;</p> <p>16) „organ nadzoru” oznacza organ lub organy ustanowione przez państwo członkowskie i odpowiedzialne za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów. Organ nadzoru może stanowić część właściwego organu lub właściwych organów;</p> <p>17) „mała wyspa” oznacza wyspę liczącą mniej niż 5000 mieszkańców, niepołączoną z pozostałymi częściami terytorium za pomocą mostów lub tuneli drogowych;</p> <p>18) „obszar słabo zaludniony” oznacza określony obszar o gęstości zaludnienia mniejszej niż pięć osób na kilometr kwadratowy;</p> <p>19) „droga publiczna” oznacza drogę ogólnego użytku publicznego, taką jak droga lokalna, regionalna lub krajowa, droga główna, ekspresowa lub autostrada.</p>				
Art. 4 ust. 1	<p>Każde państwo członkowskie zapewnia, aby pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane zgodnie z niniejszą dyrektywą w stacjach kontroli pojazdów upoważnionych przez państwo członkowskie, w którym pojazdy te są zarejestrowane.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 1, ust. 3-7, ust. 20 oraz Art. 1 pkt 15 lit. b art. 86, art.</p>	<p>Art. 81. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego; badaniom technicznym nie podlega przyczepa motocyklowa oraz przyczepa specjalna przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny.</p> <p>Art. 81. 3. Okresowe badanie techniczne po raz pierwszy jest przeprowadzane przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p>	

			<p>86a ust. 1 i 2 projek tu</p>	<p>4. Badaniu, o którym mowa w ust. 3, nie podlega:</p> <p>1) nowy pojazd, dla którego wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzję o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu lub nowy pojazd objęty obowiązkiem, o którym mowa w art. 70d ust.1;</p> <p>2) pojazd zarejestrowany po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo w innym państwie członkowskim:</p> <p>a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu - w okresie od dnia pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego, ustalonego na podstawie ust. 5, lub</p> <p>b) w którego dowodzie rejestracyjnym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności, o którym mowa w ust. 19</p> <p>– z wyjątkiem taksówki, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego.</p> <p>5. Okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się corocznie przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji lub od dnia przeprowadzonego badania, z zastrzeżeniem ust. 6-10.</p>	
--	--	--	--	--	--

			<p>6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego i specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, czterokołowca, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego, a następnie corocznie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie powyżej 7 łącznie z kierowcą wykorzystywanego do zarobkowego przewozu osób, pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym, z zastrzeżeniem ust. 7-10.</p> <p>7. Okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej, motoroweru oraz czterokołowca lekkiego przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.</p> <p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób</p>	
--	--	--	--	--

			<p>przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu,</p> <p>2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania,</p> <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>Art. 86. 1. Badanie techniczne przeprowadza się na:</p> <p>1) podstawowej stacji kontroli pojazdów,</p> <p>2) okręgowej stacji kontroli pojazdów, albo</p> <p>3) stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>2. Na podstawowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:</p> <p>1) okresowe badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem pkt 3 i 4;</p> <p>2) dodatkowe badania techniczne w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w pkt 1, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6;</p> <p>3) badania techniczne przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami określonymi w pkt 1, o ile stacja spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 1 w zakresie długości stanowiska kontrolnego;</p> <p>4) badania techniczne ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów, jeżeli przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 1 w zakresie wyposażenia umożliwiającego</p>	
--	--	--	--	--

			<p>przeprowadzenie badań poza stacją kontroli pojazdów.</p> <p>3. Na okręgowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 4; 2) badania pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi; 3) badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów, jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 1, w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzenie badań poza stacją kontroli pojazdów. <p>4. Na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) okresowe badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego; 2) dodatkowe badania techniczne w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w pkt 1; 3) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów odpowiednio przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych; 4) dodatkowe badania techniczne pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach 	
--	--	--	---	--

			<p>homologacyjnych lub równoważnych;</p> <p>5) badania techniczne tramwajów i trolejbusów, z uwzględnieniem art. 82 ust. 7;</p> <p>6) procedurę umieszczenia numeru rozpoznawczego, o którym mowa w art. 66a ust.2;</p> <p>7) ponowne badania techniczne, o których mowa w art. 85.</p> <p>5. Dodatkowe badanie techniczne autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, a także dla pojazdu, dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych lub ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, pojazdu w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym oraz badanie co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego, jest przeprowadzane wyłącznie w okręgowej stacji kontroli pojazdów.</p> <p>6. Okresowe i dodatkowe badanie techniczne pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych oraz dodatkowe badania techniczne pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych jest przeprowadzane wyłącznie w stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego.</p>	
--	--	--	---	--

				<p>Art. 86a. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.) i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.</p> <p>2. Działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów mogą prowadzić również jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, które spełniają wymagania określone w ust. 5.</p>	
Art. 4 ust. 2	Badania zdatności do ruchu drogowego są przeprowadzane przez państwo członkowskie rejestracji pojazdu, przez organ publiczny, któremu to państwo członkowskie powierzyło to zadanie, lub przez wyznaczone organy lub podmioty nadzorowane przez to państwo członkowskie, w tym upoważnione podmioty prywatne.	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86, 86a i 86b ust. 1 i 2 projektu	<p>Art. 86. 1. Badanie techniczne przeprowadza się na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) podstawowej stacji kontroli pojazdów, 2) okregowej stacji kontroli pojazdów, albo 3) stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego. <p>2. Na podstawowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) okresowe badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z zastrzeżeniem pkt 3 i 4; 2) dodatkowe badania techniczne w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w pkt 1, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6; 3) badania techniczne przyczep przeznaczonych do łączenia z pojazdami określonymi w pkt 1, o ile stacja spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 1 w zakresie długości stanowiska kontrolnego; 4) badania techniczne ciągników rolniczych i 	-

			<p>przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów, jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 1 w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzenie badań poza stacją kontroli pojazdów.</p> <p>3. Na okręgowej stacji kontroli pojazdów przeprowadza się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 4; 2) badania pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi; 3) badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów, jeżeli przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów spełnia wymagania, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 86k ust. 1 pkt 1, w zakresie wyposażenia umożliwiającego przeprowadzenie badań poza stacją kontroli pojazdów. <p>4. Na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) okresowe badania techniczne wszystkich pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie badania technicznego; 2) dodatkowe badania techniczne w odniesieniu do pojazdów, o których mowa w pkt 1; 3) okresowe i dodatkowe badania techniczne pojazdów odpowiednio przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych; 4) dodatkowe badania techniczne pojazdów, w których dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian 	
--	--	--	---	--

			<p>lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych;</p> <p>5) badania techniczne tramwajów i trolejbusów, z uwzględnieniem art. 82 ust. 7;</p> <p>6) procedurę umieszczenia numeru rozpoznawczego, o którym mowa w art. 66a ust. 2;</p> <p>7) ponowne badania techniczne, o których mowa w art. 85.</p> <p>5. Dodatkowe badanie techniczne autobusu, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, a także dla pojazdu, dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług, ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych lub ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, pojazdu w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym oraz badanie co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego, jest przeprowadzane wyłącznie w okręgowej stacji kontroli pojazdów.</p> <p>6. Okresowe i dodatkowe badanie techniczne pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych oraz dodatkowe badania techniczne pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska,</p>	
--	--	--	--	--

			<p>wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych jest przeprowadzane wyłącznie w stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>Art. 86a. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.) i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.</p> <p>2. Działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów mogą prowadzić również jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, które spełniają wymagania określone w ust. 5.</p> <p>3. W stosunku do jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy odnoszące się do przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.</p> <p>4. Środki publiczne przekazywane na działalność podstawową jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 2, nie mogą być wykorzystane w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej, o której mowa w ust. 1.</p> <p>5. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ma siedzibę lub oddział, a w przypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą miejsce wykonywania działalności – na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do 	
--	--	--	--	--

				<p>którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość;</p> <p>3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe - dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej;</p> <p>4) posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań;</p> <p>5) zatrudnia diagnostów.</p> <p>6. Przepisów ust. 1-4 oraz ust. 5 pkt 1-3 nie stosuje się do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie prowadzenia przez niego stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>Art. 86b. 1. Organem właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>2. Rejestr, o którym mowa w ust. 1, jest jawny i udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.</p>	
Art. 4 ust. 3	Zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009, przed dniem ... Komisja przyjmuje w drodze aktów wykonawczych: a) zestaw informacji technicznych dotyczących	N			

	<p>układu hamulcowego, kierowniczego, widoczności, świateł, świateł odblaskowych, elementów układu elektrycznego, osi, kół, opon, zawieszenia, podwozia, elementów przymocowanych do podwozia, innych elementów i uciążliwości, niezbędne do badania zdatności do ruchu drogowego podzespołów podlegających badaniu, oraz wykorzystania zalecanych metod badania, zgodnie z załącznikiem I pkt 3; oraz b)szczegółowe przepisy dotyczące formatu danych i procedur dostępu do odpowiednich informacji technicznych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art.19 ust.2. Producenci udostępniają informacje techniczne, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a), bezpłatnie lub po uzasadnionej cenie stacjom kontroli pojazdów i podnośnym właściwym organom w sposób niedyskryminujący. Komisja zbada możliwość ustanowienia jednego punktu dostępu do tych informacji technicznych.</p>				
Art. 4 ust. 4	Państwa członkowskie zapewniają, aby prawo krajowe określało odpowiedzialność za utrzymanie pojazdu w stanie gwarantującym jego bezpieczeństwo i zdatność do ruchu drogowego.	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 1 oraz art. 84 ust. 5	Art. 81. 1. Właściciel lub posiadacz pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego; badaniom technicznym nie podlega przyczepa motocyklowa oraz przyczepa specjalna przeznaczona do ciągnięcia przez ciągnik rolniczy	

			<p>projektu</p> <p>lub pojazd wolnobieżny.</p> <p>Art. 84. 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 w stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, z wyłączeniem ciągników rolniczych, przyczep rolniczych, czterokołowców lekkich, motorowerów i pojazdów, o których mowa w art. 78a.</p> <p><u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u></p> <p><u>- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowych (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.):</u></p> <p><u>- art. 66 ust. 1;</u></p> <p><u>- art. 132 ust. 1 i 4.</u></p>	
Art. 5 ust. 1	<p>Pojazdy są poddawane badaniu zdadności do ruchu drogowego co najmniej w następujących odstępach czasu, bez uszczerbku dla okresu elastyczności stosowanego przez państwa członkowskie na mocy ust.3:</p> <p>a)pojazdy kategorii M1 i N1: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co dwa lata;</p> <p>b)pojazdy kategorii M1 użytkowane jako taksówki lub karetki, pojazdy kategorii M2, M3, N2, N3, O3 i O4: rok po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następnie co rok;</p> <p>c) pojazdy kategorii T5 użytkowane głównie na drogach publicznych do celów komercyjnego drogowego transportu towarów: cztery lata po dacie pierwszej rejestracji pojazdu, a następ nie co dwa lata.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 3-9 projektu</p> <p>Art. 81. 3. Okresowe badanie techniczne po raz pierwszy jest przeprowadzane przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p> <p>4. Badaniu, o którym mowa w ust. 3, nie podlega:</p> <p>1) nowy pojazd, dla którego wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzję o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu lub nowy pojazd objęty obowiązkiem, o którym mowa w art. 70d ust.1;</p> <p>2) pojazd zarejestrowany po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim:</p> <p>a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu - w okresie od dnia</p>	

			<p>pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego, ustalonego na podstawie ust. 5, lub</p> <p>b) w którego dowodzie rejestracyjnym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności, o którym mowa w ust. 19</p> <p>– z wyjątkiem taksówki, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego.</p> <p>5. Okresowe badanie techniczne pojazdu przeprowadza się corocznie przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji lub od dnia przeprowadzonego badania, z zastrzeżeniem ust. 6-10.</p> <p>6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego i specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, czterokołowca, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego, a następnie corocznie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego</p>	
--	--	--	---	--

				<p>zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie powyżej 7 łącznie z kierowcą wykorzystywanego do zarobkowego przewozu osób, pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym, z zastrzeżeniem ust. 7-10.</p> <p>7. Okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej, motoroweru oraz czterokołowca lekkiego przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.</p> <p>8. Przepisy ust. 6 i 7 dotyczą również pojazdów, o których mowa w ust. 6 i 7, zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą. W tym przypadku za dzień pierwszej rejestracji, o której mowa w ust. 6 i 7, przyjmuje się dzień pierwszej rejestracji za granicą.</p> <p>9. Okresowe badanie techniczne autobusu przeprowadza się przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji i następnie przed upływem każdych kolejnych 6 miesięcy od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Przepis stosuje się także do pojazdu zabytkowego – autobusu.</p>	
Art. 5 ust. 2	Państwa członkowskie określają odpowiednią częstotliwość, z jaką pojazdy kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81	Art. 81. 6. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego i specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, czterokołowca, motocykla	

	3, należy poddawać badaniu zdatności do ruchu drogowego.		ust. 6-8 projektu	<p>lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego, a następnie corocznie przed upływem kolejnego roku od dnia przeprowadzenia badania. Nie dotyczy to pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, taksówki, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie powyżej 7 łącznie z kierowcą wykorzystywanego do zarobkowego przewozu osób, pojazdu zabytkowego wykorzystywanego do zarobkowego transportu drogowego, pojazdu marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem, pojazdu przystosowanego do używania jako pojazd uprzywilejowany oraz pojazdu używanego do nauki jazdy lub egzaminu państwowego, które podlegają corocznym badaniom technicznym, z zastrzeżeniem ust. 7-10.</p> <p>7. Okresowe badanie techniczne ciągnika rolniczego, przyczepy rolniczej, motoroweru oraz czterokołowca lekkiego przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego.</p> <p>8. Przepisy ust. 6 i 7 dotyczą również pojazdów, o których mowa w ust. 6 i 7, zarejestrowanych po raz pierwszy za granicą. W tym przypadku za dzień pierwszej rejestracji, o której mowa w ust. 6 i 7, przyjmuje się dzień pierwszej rejestracji za granicą.</p>	
Art. 5 ust. 3	Państwo członkowskie lub właściwe organy mogą określić rozsądny okres, w którym należy przeprowadzić badanie zdatności do ruchu	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w	Art. 84. 3. Wykonanie okresowego badania technicznego nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego, uznaje się	

	drogowego, nieprzekraczający częstotliwości określonych w ust.1.		art. 84 ust. 3 - 5 projekt	za badanie techniczne wykonane w wyznaczonej dacie. 4. W przypadku wykonania okresowego badania technicznego: 1) wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego; 2) po wyznaczonej dacie badania technicznego - termin następnego okresowego badania technicznego liczy się od daty przeprowadzenia tego badania. 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 w stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego, z wyłączeniem ciągników rolniczych, przyczep rolniczych, czterokołowców lekkich, motorowerów i pojazdów, o których mowa w art. 78a.	
Art. 5 ust. 4	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 następujących przypadkach: – 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,	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 11, 12 i 17 projekt	Art. 81. 11. Niezależnie od badań, o których mowa w ust. 3-5, dodatkowemu badaniu technicznemu podlega pojazd: 1) skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego: a) w razie uzasadnionego przypuszczenia, że zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub narusza wymagania ochrony środowiska, b) który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, z zastrzeżeniem pkt 5, lub noszący ślady uszkodzeń albo którego stan techniczny wskazuje na naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, w tym kół, zawieszenia oraz układów poduszek powietrznych, układu kierowniczego lub	Mając na względzie fakultatywny charakter normy, zdecydowano o nie wprowadzaniu badania technicznego w przypadku pojazdu, który osiągnął przebieg 160.000 km.

	<p>–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>hamulcowego, 2) skierowany przez starostę albo na wniosek posiadacza pojazdu: a) w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji, b) jeżeli z dokumentów wymaganych do jego rejestracji wynika, że uczestniczył on w wypadku drogowym, lub narusza wymagania ochrony środowiska, c) w celu sprawdzenia przystosowania pojazdu do ciągnięcia przyczepy, d) w celu sprawdzenia prawidłowości konstrukcyjnego ograniczenia prędkości ciągnika rolniczego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, do prędkości 25 km/h, e) w przypadku, o którym mowa w pkt 1 lit. a, f) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych, zmian lub modyfikacji układów i elementów odpowiadających za bezpieczeństwo lub mających wpływ na ochronę środowiska, wykraczających poza zakres warunków i wymagań technicznych określonych dla pojazdu w dokumentach homologacyjnych lub równoważnych; 3) w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym, z zastrzeżeniem art. 66 ust. 4 pkt 5 i 6, z wyłączeniem montażu instalacji do zasilania gazem; 4) który ma być używany jako taksówka, pojazd przystosowany do używania jako pojazd uprzywilejowany, pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego lub pojazd odpowiednio przystosowany lub wyposażony zgodnie z przepisami o przewozie</p>	
--	--	--	---	--

			<p>towarów niebezpiecznych;</p> <p>5) w którym została dokonana naprawa wynikająca ze zdarzenia powodującego odpowiedzialność zakładu ubezpieczeń z tytułu zawartej umowy ubezpieczenia określonego w grupach 3 i 10 działu II załącznika do ustawy z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej (Dz. U. poz. 1844 oraz z 2016 r. poz. 615) w zakresie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, układu hamulcowego lub kierowniczego mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego;</p> <p>6) w którym w czasie badania technicznego stwierdzono ślady uszkodzeń lub naruszenie elementów nośnych konstrukcji pojazdu, mogących stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;</p> <p>7) dla którego określono wymagania techniczne w przepisach ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2011 r. poz. 1054, z późn.zm.), ustawy z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2012 r. poz. 361, z późn. zm.) lub ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2014 r. poz. 851, z późn. zm.);</p> <p>8) autobus, którego dopuszczalna prędkość na autostradzie i drodze ekspresowej wynosi 100 km/h, co do zgodności z dodatkowymi warunkami technicznymi;</p> <p>9) wyposażony w blokadę alkoholową;</p> <p>12. Badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi podlega pojazd zabytkowy przed pierwszą rejestracją na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.</p>	
--	--	--	--	--

				<p>Art. 81. 17. Na wniosek właściciela pojazdu może być przeprowadzone badanie techniczne pojazdu w sposób określony dla okresowego badania technicznego pojazdu celem sprawdzenia stanu technicznego pojazdu.</p>	
Art. 6 ust. 1	<p>Państwa członkowskie zapewniają, aby w odniesieniu do kategorii pojazdów objętych niniejszą dyrektywą, z wyjątkiem kategorii L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm³, badania zdatności do ruchu drogowego obejmowały co najmniej obszary, o których mowa w załączniku I pkt 2.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21 projektu</p>	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych</i></p>	

				<i>badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i>	
Art. 6 ust. 2	<p>W odniesieniu do każdego obszaru, o którym mowa w ust. 1, właściwe organy państwa członkowskiego lub stacja kontroli pojazdów przeprowadzają badanie zdolności do ruchu drogowego, uwzględniając przynajmniej elementy, o których mowa w załączniku I pkt 3, oraz stosując zalecaną lub równoważną metodę zatwierdzoną przez właściwy organ, mającą zastosowanie do badań tych elementów, zgodnie z załącznikiem I pkt 3. Badanie może także objąć sprawdzenie, czy odpowiednie części i elementy tego pojazdu odpowiadają wymaganym charakterystykom dotyczącym bezpieczeństwa i środowiska, które obowiązywały w momencie homologacji lub, w stosownych przypadkach, w momencie modernizacji.</p> <p>Badania są wykonywane z wykorzystaniem aktualnie dostępnych technik i sprzętu bez demontażu czy usuwania jakichkolwiek części pojazdu za pomocą narzędzi.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21 oraz Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86k ust. 1 i 2 projekt tu</p>	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	

			<p>Art. 86k. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) szczególne wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie; 2) sposób nadawania kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów; 3) wzory: <ol style="list-style-type: none"> a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, wniosku o zmianę danych zawartych w rejestrze przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów oraz wniosku o wykreślenie z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, b) zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do tego rejestru, c) pieczętek stacji kontroli pojazdów; 4) wysokość opłat za: <ol style="list-style-type: none"> a) czynności w zakresie wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1.700 zł, b) sprawdzenie stacji kontroli pojazdów, o którym mowa w art. 86i, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1.500 zł, uwzględniając całkowite koszty z tym związane, c) sprawdzenie uzupełniające, o którym mowa w art. 86f ust. 2, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 500 zł uwzględniając całkowite koszty z tym związane, c) przeprowadzenie badań technicznych pojazdów oraz czynności z tym związanych, przy czym ich wysokość nie może przekroczyć 600 zł, uwzględniając rodzaje badanych pojazdów, 	
--	--	--	--	--

				<p>przedmiot, zakres, sposób i warunki przeprowadzania badań technicznych pojazdów,</p> <p>d) przeprowadzanie badań technicznych tramwajów albo trolejbusów, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1.800 zł, uwzględniając rodzaje badanych pojazdów, przedmiot, zakres, sposób i warunki przeprowadzania badań technicznych tych pojazdów.</p> <p>2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) postęp techniczny w rozwoju konstrukcji pojazdów; 2) sposoby badań technicznych pojazdów; 3) konieczność ujednolicenia wzorów dokumentów; 4) koszty dokonania sprawdzenia stacji kontroli pojazdów pod względem wymagań wyposażenia i warunków lokalowych; 5) koszty związane z przeprowadzeniem badań technicznych stosownie do ich przedmiotu, zakresu, sposobu wykonywania oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego; 6) konieczność zapewnienia jednolitego sposobu postępowania podmiotów i organów. 	
Art. 6 ust. 3	Państwa członkowskie określają obszary, elementy i właściwe metody badania w odniesieniu do kategorii pojazdów L3e, L4e, L5e i L7e, o pojemności silnika przekraczającej 125 cm ³	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21 projektu	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając zakres warunków</p>	

				<p>technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi,</p> <p>2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania,</p> <p>- uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 7 ust. 1	W odniesieniu do każdego elementu objętego badaniem, w załączniku I zawarto minimalny wykaz możliwych usterek wraz ze wskazaniem ich wagi.	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21 projektu	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu,</p> <p>2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania,</p> <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi,</p>	

				<p>w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 7 ust. 2	<p>Usterki stwierdzone podczas badań okresowych pojazdów są klasyfikowane do jednej z następujących kategorii:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) usterki drobne bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub oddziaływanie na środowisko oraz inne drobne niezgodności, b) usterki poważne, które mogą zagrażać bezpieczeństwu pojazdu lub oddziaływać na środowisko lub stwarzać zagrożenie dla innych użytkowników dróg, lub inne istotniejsze niezgodności, c) usterki niebezpieczne stanowiące bezpośrednie i natychmiastowe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub oddziaływające na środowisko, które 	T	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21 projektu</p>	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, 	

	uzasadniają możliwość wydania przez państwo członkowskie lub jego właściwe organy zakazu użytkowania pojazdu na drogach publicznych.			<p>2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania,</p> <ul style="list-style-type: none"> - uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji. <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 7 ust. 3	Pojazd, w którym stwierdzono usterki zaliczane do więcej niż jednej kategorii, o których mowa w ust.2, klasyfikuje się do najpoważniejszej kategorii usterki. Pojazd, w którym stwierdzono szereg usterek w tych samych obszarach kontroli, jakie zidentyfikowano w zakresie badania, o którym mowa w załączniku I pkt 2, można zaklasyfikować do kolejnej najpoważniejszej kategorii usterek, jeżeli można wykazać, że połączone skutki tych usterek stwarzają większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21 projektu	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <ul style="list-style-type: none"> - uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji. <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <ul style="list-style-type: none"> - uwzględniając konieczność zapewnienia 	

				<p>bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 8 ust. 1	<p>Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ, które przeprowadziły badanie zdatności do ruchu drogowego danego pojazdu, wydał dla tego pojazdu świadectwo zdatności do ruchu drogowego, w którym znajdują się co najmniej znormalizowane elementy odpowiednich zharmonizowanych kodów Unii określonych w załączniku II.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21 oraz art. 84 ust. 1 i 2 projektu</p>	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej</p>	

				<p>dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p> <p>Art. 84. 1. Organ dokonujący rejestracji pojazdu wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 1a.</p> <p>2. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, następny termin badania technicznego diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym po stwierdzeniu pozytywnego wyniku tego badania.</p>	
Art. 8 ust. 2	Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwe organy udostępniły osobie, która przedstawiła pojazd do badania, świadectwo zdatności do ruchu drogowego lub – w przypadku ustanowienia elektronicznego systemu świadectw zdatności do ruchu drogowego – uwierzytelniony wydruk takiego świadectwa.	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21 oraz art. 84 ust. 2 projektu	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, 	-

				<p>- uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p> <p>Art. 84. 2. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, następny termin badania technicznego diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym po stwierdzeniu pozytywnego wyniku tego badania.</p>	
Art.8 ust. 3	<p>Bez uszczerbku dla art. 5, w przypadku przerejestrowania pojazdu już zarejestrowanego w innym państwie członkowskim każde państwo członkowskie uznaje świadectwo zdatności do ruchu drogowego wydane przez to inne państwo członkowskie, tak jak gdyby samo wydało to świadectwo, pod warunkiem że świadectwo zdatności do ruchu drogowego jest wciąż ważne w granicach częstotliwości ustanowionych dla okresowych badań zdatności do ruchu drogowego przez państwo członkowskie, które dokonuje przerejestrowania. W przypadku wątpliwości państwo członkowskie dokonujące przerejestrowania może sprawdzić ważność świadectwa zdatności do ruchu drogowego przed jego uznaniem. Państwa członkowskie przekazują Komisji opis świadectwa zdatności</p>	T	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 4 i projektu</p>	<p>Art. 81. 4. Badaniu, o którym mowa w ust. 3, nie podlega:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nowy pojazd, dla którego wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzję o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu lub nowy pojazd objęty obowiązkiem, o którym mowa w art. 70d ust.1; 2) pojazd zarejestrowany po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim: <ol style="list-style-type: none"> a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu - w okresie od dnia pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego, ustalonego na podstawie ust. 5, lub 	

	do ruchu drogowego przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja informuje komitet, o którym mowa w art. 19. Niniejszy ustęp ten nie ma zastosowania do pojazdów kategorii L3e, L4e, L5e i L7e.			<p>b) w którego dowodzie rejestracyjnym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności, o którym mowa w ust. 19</p> <p>– z wyjątkiem taksówki, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego.</p> <p>Art. 81. 19. Termin ważności badania technicznego pojazdu, o którym mowa w ust. 4 pkt 2 lit. b, uznaje się, o ile nie jest dłuższy niż termin ważności badania technicznego ustalany na podstawie ust. 5-10.</p>	
Art. 8 ust. 4	Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 4 oraz ust. 3 niniejszego artykułu państwa członkowskie uznają, co do zasady, ważność świadectwa zdatności do ruchu drogowego w przypadku zmiany właściciela pojazdu, dla którego wydano ważne poświadczenie przeprowadzenia okresowego badania zdatności do ruchu drogowego.	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 84 ust. 1 projektu	<p>Art. 84. 1. Organ dokonujący rejestracji pojazdu wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 1a.</p> <p>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</p> <p><u>- ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.):</u></p> <p><u>- art. 72 ust. 1 pkt 4.</u></p>	
Art. 8 ust. 5	Od dnia 20 maja 2018 r., a najpóźniej do dnia 20 maja 2021 r., stacje kontroli pojazdów przekazują drogą elektroniczną właściwemu organowi danego państwa członkowskiego	T	Art. 80b ust. 1 pkt 10	<p>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</p> <p><u>- ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustaw (Dz.</u></p>	

	<p>informacje zawarte w wystawionych przez nie świadectw zdatności do ruchu drogowego. Informacje te przekazuje się w rozsądnym terminie po wydaniu każdego świadectwa zdatności do ruchu drogowego. Do chwili upływu późniejszego z tych terminów stacje kontroli pojazdów mogą przekazywać odnośne informacje właściwemu organowi w dowolny inny sposób. Państwa członkowskie określają okres, przez jaki właściwy organ ma przechowywać te informacje. Okres ten nie może być krótszy niż 36 miesięcy bez uszczerbku dla krajowych systemów podatkowych państw członkowskich.</p>		<p>i 15 oraz art. 80ba ust. 1 pkt 6 i ust. 2 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmiani e ustawy = Prawo o ruchu drogo wym oraz innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 1273)</p>	<p><u>U. z 2015 r. poz. 1273):</u> - <u>art. 80b ust. 1 pkt 10 i 15.</u> - <u>art. 80ba ust. 1 pkt 6 i ust. 2.</u></p>	
Art. 8 ust. 6	<p>Państwa członkowskie zapewniają, aby - do celów kontroli drogomicznej, w przypadku gdy jest on standardowo zainstalowany - informacje dotyczące poprzedniego badania zdatności do ruchu drogowego były dostępne diagnostom niezwłocznie po ich udostępnieniu drogą</p>	T	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21</p>	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych</p>	

	<p>elektroniczną. Stwierdzone manipulacje mechanizmem drogomierza w celu zmniejszenia lub zafałszowania przebiegu pojazdu podlegają skutecznym, proporcjonalnym, odstrasającym i niedyskryminującym sankcjom.</p>		<p>projek tu</p>	<p>badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, - uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji. 21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, - uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p> <p><u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u> - <u>rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776);</u> -<u>załącznik nr 3 i 8,</u></p>	
--	---	--	-----------------------------	--	--

				<p><u>- ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 1273):</u></p> <p><u>- art. 80ba ust. 1 pkt 6 i ust. 2,</u></p> <p><u>- art. 80c ust. 1 pkt 26,</u></p> <p><u>- ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 2016 r. poz. 1137)</u></p> <p><u>-art. 286 §1.</u></p>	
Art. 8 ust. 7	Państwa członkowskie zapewniają, aby wyniki badania zdatności do ruchu drogowego były niezwłocznie przekazywane lub udostępniane drogą elektroniczną organowi odpowiedzialnemu za rejestrację pojazdu. Powiadomienie to zawiera informacje zawarte w świadectwie zdatności do ruchu drogowego.	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21 projektu	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu,</p> <p>2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania,</p> <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi,</p> <p>2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania,</p> <p>- uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i</i></p>	

				<p><i>Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p> <p><u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u></p> <p><i>- rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776);</i></p> <p><i>- ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz innych ustaw (Dz. U. z 2015 r. poz. 1273);</i></p> <p><i>- art. 80c ust. 1 pkt 14.</i></p>	
Art. 9 ust. 1	W przypadku jedynie drobnych usterek uznaje się, że badanie zostało przeprowadzone z wynikiem pozytywnym, usterki zostają usunięte, a pojazd nie wymaga ponownego badania.	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21 projektu	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, 	

				<p>- uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 9 ust. 2	<p>W przypadku poważnych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ decyduje o okresie, przez który dany pojazd może być użytkowany zanim wymagane będzie poddanie go ponownemu badaniu zdatności do ruchu drogowego. Ponowne badanie odbywa się w okresie określonym przez państwa członkowskie lub właściwy organ, lecz nie później niż dwa miesiące od pierwotnego badania.</p>	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21 projektu	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie</p>	

				<p>prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 9 ust. 3	<p>W przypadku niebezpiecznych usterek wynik badania uznaje się za negatywny. Państwo członkowskie lub właściwy organ mogą postanowić, że dany pojazd nie może być użytkowany na drogach publicznych oraz zatrzymać dopuszczenie do ruchu drogowego na czas określony, bez obowiązku ponownej rejestracji, do czasu usunięcia usterek i wydania nowego świadectwa zdatności do ruchu drogowego potwierdzającego zdatność pojazdu do ruchu drogowego.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21 projektu</p>	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i</i></p>	

				<i>Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i>	
Art. 10 ust. 1	<p>Stacja kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ państwa członkowskiego, który przeprowadził badanie zdatności do ruchu drogowego pojazdu zarejestrowanego na jego terytorium, wydaje dla każdego pojazdu, który pozytywnie przeszedł takie badanie, poświadczenie na przykład w postaci wzmianki w dowodzie rejestracyjnym pojazdu, naklejki, świadectwa lub jakiegokolwiek innej łatwo dostępnej informacji. Poświadczenie wskazuje termin, w jakim należy przeprowadzić następne badanie zdatności do ruchu drogowego.</p> <p>Państwa członkowskie przekazują Komisji opis tego poświadczenia przed dniem 20 maja 2018 r. Komisja informuje następnie komitet, o którym mowa w art. 19.</p>	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 84 ust. 1 i 2 oraz art. 81 ust. 20 projektu	<p>Art. 84. 1. Organ dokonujący rejestracji pojazdu wpisuje do dowodu rejestracyjnego termin badania technicznego pojazdów, o których mowa w art. 71 ust. 1a.</p> <p>2. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, następny termin badania technicznego diagnosta wpisuje do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym po stwierdzeniu pozytywnego wyniku tego badania.</p> <p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <ul style="list-style-type: none"> - uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji. 	
Art. 10 ust. 2	W przypadku gdy pojazd objęty badaniem należy do kategorii pojazdów, które nie podlegają rejestracji w państwie członkowskim, w którym dopuszczono go do ruchu, to państwo członkowskie może wymagać umieszczenia poświadczenia przeprowadzenia badania w widocznym miejscu na tym pojeździe.	N	-	-	-
Art.	Do celów swobodnego obrotu każde państwa		Art. 1	Art. 81. 4. Badaniu, o którym mowa w ust. 3, nie	

10 ust. 3	członkowskie uznaje poświadczenie wydane przez stację kontroli pojazdów lub właściwy organ innego państwa członkowskie zgodnie z ust. 1.	T	pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 4 i ust. 19 projektu	<p>podlega:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nowy pojazd, dla którego wydano świadectwo zgodności WE, świadectwo zgodności, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzję o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu lub nowy pojazd objęty obowiązkiem, o którym mowa w art. 70d ust.1; 2) pojazd zarejestrowany po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim: <ol style="list-style-type: none"> a) na którego typ wydano świadectwo homologacji typu WE pojazdu - w okresie od dnia pierwszej rejestracji za granicą do dnia terminu okresowego badania technicznego, ustalonego na podstawie ust. 5, lub b) w którego dowodzie rejestracyjnym lub innym dokumencie wydanym przez właściwy organ innego niż Rzeczpospolita Polska państwa członkowskiego przedstawionym do rejestracji, zawarta jest informacja o wykonanym badaniu technicznym i jego terminie ważności, o którym mowa w ust. 19 <ul style="list-style-type: none"> - z wyjątkiem taksówki, pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu odpowiednio przystosowanego lub wyposażonego zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych, pojazdu z zamontowanym urządzeniem technicznym podlegającym dozorowi technicznemu oraz pojazdu przystosowanego konstrukcyjnie do ruchu lewostronnego. <p>Art. 81. 19. Termin ważności badania technicznego pojazdu, o którym mowa w ust. 4 pkt 2 lit. b, uznaje się, o ile nie jest dłuższy niż termin ważności</p>	
--------------	--	---	--	--	--

				badania technicznego ustalany na podstawie ust. 5-10.	
Art. 11 ust. 1	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.	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86k ust. 1 pkt 1 i ust. 2 projektu	<p>Art. 86k. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie; <p>Art. 86k. 2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) postęp techniczny w rozwoju konstrukcji pojazdów; 2) sposoby badań technicznych pojazdów; 3) konieczność ujednoczenia wzorów dokumentów; 4) koszty dokonania sprawdzenia stacji kontroli pojazdów pod względem wymagań wyposażenia i warunków lokalowych; 5) koszty związane z przeprowadzeniem badań technicznych stosownie do ich zakresu, sposobu wykonywania oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego; 6) konieczność zapewnienia jednolitego sposobu postępowania podmiotów i organów. <p>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</p> <p><i>- rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne (Dz. U. poz. 275).</i></p>	
Art. 11 ust. 2	Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów lub, w stosownych przypadkach, właściwy organ utrzymywały	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w	<p>Art. 86k. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) szczegółowe wymagania dla stacji kontroli 	

	wyposażenie i przyrządy do przeprowadzania badań w stanie zgodnym ze specyfikacjami dostarczonymi przez producentów.		art. 86k ust. 1 pkt 1 i ust. 2 projektu	<p>pojazdów przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie;</p> <p>Art. 86k. 2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) postęp techniczny w rozwoju konstrukcji pojazdów; 2) sposoby badań technicznych pojazdów; 3) konieczność ujednolicenia wzorów dokumentów; 4) koszty dokonania sprawdzenia stacji kontroli pojazdów pod względem wymagań wyposażenia i warunków lokalowych; 5) koszty związane z przeprowadzeniem badań technicznych stosownie do ich zakresu, sposobu wykonywania oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego; 6) konieczność zapewnienia jednolitego sposobu postępowania podmiotów i organów. <p><u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u></p> <p><i>- rozporządzenia. Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r w sprawie szczególnych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne (Dz. U. poz. 275).</i></p>	
Art. 11 ust. 3	Przyrządy wykorzystywane do pomiarów muszą być okresowo kalibrowane zgodnie z załącznikiem III i sprawdzane zgodnie ze specyfikacjami dostarczonymi przez dane państwo członkowskie lub producenta przyrządów.	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86k ust. 1 pkt 1 i ust. 2	<p>Art. 86k. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie; <p>Art. 86k. 2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw</p>	

			<p>projektu</p> <p>transportu uwzględni:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) postęp techniczny w rozwoju konstrukcji pojazdów; 2) sposoby badań technicznych pojazdów; 3) konieczność ujednolicenia wzorów dokumentów; 4) koszty dokonania sprawdzenia stacji kontroli pojazdów pod względem wymagań wyposażenia i warunków lokalowych; 5) koszty związane z przeprowadzeniem badań technicznych stosownie do ich zakresu, sposobu wykonywania oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego; 6) konieczność zapewnienia jednolitego sposobu postępowania podmiotów i organów. <p><u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u></p> <p><i>- rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne (Dz. U. poz. 275).</i></p>	
Art. 12 ust. 1	Stacje kontroli pojazdów, w których diagności przeprowadzają badania zdatności do ruchu drogowego, są upoważniane przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ.	T	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86b ust. 1, art. 86a ust. 1-3 i 5 oraz art. 86d</p>	<p>Art. 86b. 1. Organem właściwym do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>Art. 86a. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.) i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.</p>

			<p>ust. 2 projektu</p>	<p>2. Działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów mogą prowadzić również jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, które spełniają wymagania określone w ust. 5.</p> <p>3. W stosunku do jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy odnoszące się do przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.</p> <p>Art. 86a. 5. Stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ma siedzibę lub oddział, a w przypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą miejsce wykonywania działalności – na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość; 3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe - dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej; 4) posiada wyposażenie kontrolno-pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań; 5) zatrudnia diagnostów. <p>Art. 86d. 2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego po stwierdzeniu spełnienia wymagań, o których mowa w art. 86a ust. 5:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dokonuje wpisu przedsiębiorcy do rejestru 	
--	--	--	-------------------------------	---	--

				<p>przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów;</p> <p>2) nadaje stacji kontroli pojazdów kod rozpoznawczy;</p> <p>3) wydaje zaświadczenie o dokonaniu wpisu.</p>	
Art. 12 ust. 2	Aby spełnić minimalne wymogi zarządzania jakością, stacje kontroli pojazdów muszą spełniać wymogi określone przez upoważniające państwo członkowskie. Stacje kontroli pojazdów muszą zapewniać obiektywizm i wysoką jakość badań zdatności do ruchu drogowego.	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86j ust. 1 projektu	Art. 86j. 1. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, w celu zapewnienia obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych, sprawuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.	
Art. 13 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, aby badania zdatności do ruchu drogowego były prowadzone przez diagnostów spełniających minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wykszolenia określone w załączniku IV. Państwa członkowskie mogą określić dodatkowe wymogi w odniesieniu do kompetencji i odpowiedniego wykszolenia.	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86m, art. 86n, art. 86o ust. 1, art. 86q oraz art. 86y ust. 1 pkt 1-3 projektu	<p>Art. 86m. Badania techniczne wykonuje zatrudniony na stacji kontroli pojazdów diagnosta.</p> <p>Art. 86n. 1. Diagnostą może zostać osoba, która:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) posiada odpowiednie wykształcenie i praktykę; 2) ukończyła kurs dla kandydatów na diagnostów, potwierdzony zaświadczeniem o jego ukończeniu albo odbyła kształcenie w formie zajęć szkolnych prowadzonych dla uczniów przez szkołę, jeżeli w podstawie programowej kształcenia w danym zawodzie jest przewidziane uzyskanie umiejętności do przeprowadzania badań technicznych pojazdów; 3) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny na diagnostę przed komisją powołaną przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego; 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu: <ol style="list-style-type: none"> a) za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślnie 	

			<p>przestępstwo skarbowe,</p> <p>b) za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.</p> <p>2. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 1 pkt 1, rozumie się:</p> <p>1) 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 w stacji obsługi pojazdów lub stacji kontroli pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na stanowisku kontroli lub naprawy pojazdów albo</p> <p>2) 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>3. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 2, wlicza się: praktykę objętą programem kształcenia na studiach, pod warunkiem że praktyka jest odbywana na podstawie umowy o praktykę absolwencką zawartej między uczelnią a stacją kontroli pojazdów lub podmiotem, o którym mowa w art. 86l ust. 1.</p> <p>4. Podstawą do zakwalifikowania wykształcenia</p>	
--	--	--	---	--

			<p>wyższego w zakresie nauk technicznych na potrzeby wydania świadectwa kompetencji diagnosty do przeprowadzania badań technicznych pojazdów jest dokument wystawiony przez uczelnię potwierdzający, iż program kształcenia na określonym kierunku studiów obejmował obszary związane z budową pojazdów, o których mowa w ust. 2 pkt 1.</p> <p>Art. 86o. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do wykonywania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty.</p> <p>Art. 86q. Diagnosta jest obowiązany:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki; 2) uczestniczyć co dwa lata w dwudniowych warsztatach doskonalenia zawodowego; 3) przekazywać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego: <ol style="list-style-type: none"> a) informacje o zmianie danych, o których mowa w art. 86n ust. 1 pkt 4, oraz art. 86p ust. 3 pkt 1 lit. b - d – w terminie 14 dni od dnia tej zmiany, b) zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego, nie później niż 14 dni po upływie dwuletniego okresu od dnia wpisu do rejestru diagnostów albo ukończenia ostatnich warsztatów doskonalenia zawodowego. <p>Art. 86y. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) program szkolenia kandydatów na diagnostów, diagnostów oraz warsztatów 	
--	--	--	---	--

				<p>doskonalenia zawodowego;</p> <p>2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnej;</p> <p>3) tryb, szczegółową formę, warunki i zakres egzaminu dla kandydatów na diagnostów i diagnostów;</p>	
Art. 13 ust. 2	<p>Właściwe organy lub, w stosownych przypadkach, zatwierdzone ośrodki szkoleniowe wystawiają świadectwo diagnostom spełniającym minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wyszkolenia. Świadectwo to zawiera co najmniej informacje wymienione w załączniku IV pkt 3.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86o ust. 1-4 oraz art. 86y ust. 3 i 4 projektu</p>	<p>Art. 86o. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do wykonywania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty.</p> <p>2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty.</p> <p>3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje za opłatą, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo kompetencji diagnosty jeżeli osoba ubiegająca się o wydanie tego dokumentu spełnia wymagania, o których mowa w art. 86n ust. 1. Opłata stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>4. Świadectwo kompetencji diagnosty jest wydawane na podstawie wniosku, do którego dołącza się dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań, o których mowa w art. 86n ust. 1 oraz dowód uiszczenia opłaty.</p> <p>Art. 86y. 3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów;</p> <p>2) wzór świadectwa kompetencji diagnosty oraz sposób ustalania numeru ewidencyjnego diagnosty;</p> <p>3) wzór wniosku o wydanie świadectwa</p>	

				<p>kompetencji diagnosty;</p> <p>4) wzór pieczętki diagnosty;</p> <p>5) wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 100 zł.</p> <p>4. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, minister uwzględnia:</p> <p>1) poziom i kierunek wykształcenia kandydata na diagnostę;</p> <p>2) potrzebę zapewnienia należytych warunków organizacyjno - technicznych do przeprowadzania egzaminów;</p> <p>3) potrzebę zapewnienia ujednoczonych procedur nadawania numerów ewidencyjnych diagnostom;</p> <p>4) koszty związane z organizacją i przeprowadzaniem egzaminów oraz z prowadzeniem rejestru diagnostów.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzoru świadectwa kompetencji diagnosty oraz sposobu ustalania numeru ewidencyjnego diagnosty, wzoru wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru pieczętki diagnosty oraz wysokości opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty)</i></p>	
Art. 13 ust. 3	Diagności, 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.	T	Art. 9 ust. 1-8 projektu	<p>Art. 9. 1. Uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do wykonywania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p> <p>2. Diagności, którzy uzyskali uprawnienia:</p>	

			<p>1) do dnia 21 sierpnia 2004 r. w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy,</p> <p>2) po dniu 21 sierpnia 2004 r. w okresie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy,</p> <p>- są obowiązani do odbycia pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego i przekazania do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w tych warsztatach.</p> <p>3. W trakcie warsztatów doskonalenia zawodowego, o których mowa w ust. 2 zakres szkolenia powinien obejmować różnice w planie nauczania wynikające z niniejszej nowelizacji ustawy oraz powiązanych z nią aktów wykonawczych.</p> <p>4. Diagnostyci nieposiadający uprawnień do wykonywania pełnego zakresu badań technicznych w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, powinni w okresie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy uzupełnić posiadane uprawnienia.</p> <p>5. Osoby, które do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy spełniły wymagania, o których mowa w art. 84 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, mogą złożyć wnioski o uzyskanie uprawnień diagnosty na podstawie przepisów dotychczasowych, w okresie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p> <p>6. Do spraw w zakresie wydania uprawnień diagnosty:</p> <p>1) wszczętych a niezakończonych przez starostę przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy,</p> <p>2) prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy, w przypadku osób o których mowa w ust. 5,</p> <p>- stosuje się przepisy dotychczasowe.</p>	
--	--	--	---	--

				<p>7. Osoby, które zgodnie z ust. 5 uzyskają uprawnienie diagnosty po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy są obowiązani w okresie 36 miesięcy od dnia uzyskania tych uprawnień do odbycia pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego i przekazania do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w tych warsztatach. Przepisy ust. 3, 4 i 8 stosuje się odpowiednio.</p> <p>8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie zaświadczenia, o którym mowa w ust. 2, wydaje diagnoście na jego wniosek w terminie 30 dni od dnia złożenia zaświadczenia, świadectwo kompetencji diagnosty i wpisuje do rejestru, o którym mowa w art. 86p ust. 1.</p>	
Art. 13 ust. 4	Prowadząc badanie zdatności do ruchu drogowego, diagności muszą być wolni od jakichkolwiek konfliktów interesów, aby zapewnić państwu członkowskiemu lub właściwemu organowi utrzymanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności.	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86o ust. 8-11 oraz art. 86q pkt 1 projektu	<p>Art. 86o. 8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa diagnoście świadectwo kompetencji diagnosty, w drodze decyzji administracyjnej w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zaprzestania spełniania wymagań, określonych w art. 86n ust. 1 pkt 4; 2) rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych. <p>9. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przeprowadzanie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego; 2) wydawanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym, niezgodnego ze stanem faktycznym. <p>10. W przypadku cofnięcia diagnoście świadectwa kompetencji diagnosty, kolejne świadectwo kompetencji diagnosty może zostać mu wydane:</p>	

				<p>1) nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofnął świadectwo kompetencji diagnosty oraz</p> <p>2) po ponownym odbyciu przez diagnostę wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 86n ust. 1 pkt 2 oraz zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego.</p> <p>11. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego informuje przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów, w której diagnosta wykonuje badania techniczne, o zawieszeniu, przywróceniu lub cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty oraz o zmianie jego statusu w rejestrze diagnostów.</p> <p>Art. 86q. Diagnosta jest obowiązany:</p> <p>1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki;</p>	
Art. 13 ust. 5	Osobę, która przedstawiła pojazd do badania, informuje się o wszelkich stwierdzonych w pojeździe usterkach wymagających naprawy.	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 i 21 projektu	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu,</p> <p>2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania,</p> <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi,</p> <p>2) wzory dokumentów stosowanych przy tych</p>	

				<p>badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, - uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p>	
Art. 13 ust. 6	Wyniki badania zdatności do ruchu drogowego mogą być zmienione w stosownych przypadkach przez organ nadzoru lub zgodnie z procedurą ustanowioną przez właściwy organ jedynie wówczas, gdy ustalenia z badania zdatności do ruchu drogowego zawierają oczywisty błąd.	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 85 oraz art. 81 ust. 20 i 21 projektu	<p>Art. 85. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu zawiera oczywistą nieprawidłowość lub istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami ustawy, właściciel lub posiadacz pojazdu może wystąpić do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o ponowne przeprowadzenie badania technicznego.</p> <p>2. Ponowne badanie techniczne, o którym mowa ust.1 przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>3. Ponowne badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1, przeprowadzane jest na koszt właściciela lub posiadacza pojazdu w przypadku braku stwierdzenia nieprawidłowości lub niezgodności, o których mowa w ust. 1.</p> <p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p>	

			<p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu,</p> <p>2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania,</p> <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p>21. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzania badań pojazdów zabytkowych co do zgodności z warunkami technicznymi,</p> <p>2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania,</p> <p>- uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z pojazdów zabytkowych, zakres warunków technicznych tych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie zakresu i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach wydane na podstawie ww. delegacji ustawowych).</i></p> <p><u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u></p> <p><i>- <u>rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu</u></i></p>	
--	--	--	---	--

				<i>przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776);</i>	
Art. 14 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, aby stacje kontroli pojazdów podlegały nadzorowi.	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86j ust. 1 projektu	Art. 86j. 1. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, w celu zapewnienia obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych, sprawuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.	
Art. 14 ust. 2	Organ nadzoru wykonuje co najmniej zadania przewidziane w załączniku V pkt 1 oraz musi spełniać wymogi określone w pkt 2 i 3 tego załącznika. Państwa członkowskie udostępniają publicznie przepisy i procedury obejmujące organizację, zadania i wymogi, w tym wymogi dotyczące niezależności, mające zastosowanie do pracowników organu nadzoru.	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86j ust. 2-9 oraz art. 4 projektu	Art. 86j. 2. Czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego na podstawie upoważnienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz legitymacji służbowej. 3. W ramach wykonywanego nadzoru Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego: 1) przeprowadza kontrolę i zatwierdzenie wyników wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę w zakresie: a) analizy wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek, b) analizy i zatwierdzenia wyniku pomiaru z urządzeń do badania skuteczności i równomierności działania hamulców, c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji, d) fotograficznego udokumentowania obecności pojazdu na badaniach; 2) przeprowadza, co najmniej raz w roku, doraźne kontrole sprawdzające stacje kontroli pojazdów – w zakresie:	Należy wskazać, że TDT dysponuje akredytacją Polskiego Centrum Akredytacji jako jednostka inspekcyjna i posiada w tym zakresie specjalistyczną procedurę (procedura NR PJ-05-01). Procedura ta jest odzwierciedleniem faktu, zgodnie z którym TDT jako akredytowana jednostka inspekcyjna spełnia normę PN-EN ISO/IEC 17020. Celem tej procedury jest określenie

			<p>a) zgodności stacji kontroli pojazdów z wymaganiami, o których mowa w art. 86a ust. 5,</p> <p>b) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów,</p> <p>c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji,</p> <p>d) weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych;</p> <p>3) przeprowadza analizę skarg, wniosków i statystyk, na podstawie których może również wszczynać doraźne kontrole stacji kontroli pojazdów;</p> <p>4) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów i wykonywania badań technicznych;</p> <p>5) zakazuje prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów w przypadkach, o których mowa w art. 86h ust. 2.</p> <p>4. Kontrole są przeprowadzane w obecności przedsiębiorcy prowadzącego kontrolowaną stację kontroli pojazdów lub diagnosty, który jest tam zatrudniony.</p> <p>5. Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym.</p> <p>6. W ramach prowadzonych kontroli pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego mają prawo:</p> <p>1) żądania od przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;</p>	<p>zasad organizacji szkoleń pracowników TDT w zakresie bezpośrednio i pośrednio z związanym z działalnością inspekcyjną, kompleksowym zapewnieniem jakości i bezpieczeństwa pracy, podnoszeniem kwalifikacji oraz określenie wymogów kwalifikacyjnych pracowników inspekcyjnych zatrudnionych na poszczególnych stanowiskach pracy. Z kolei przedmiotem procedury są szczegółowe zasady przeprowadzania szkoleń pracowników związanych z inspekcją, w zakresie Systemu Zapewnienia</p>
--	--	--	--	---

			<p>2) wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są prowadzone badania techniczne w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana przez stację działalność;</p> <p>3) uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych.</p> <p>7. Po przeprowadzeniu kontroli pracownik Transportowego Dozoru Technicznego sporządza pisemny protokół z dokonania czynności i stwierdzonego w ich wyniku stanu faktycznego. Protokół podpisuje przedsiębiorca albo zatrudniony diagnosta obecny przy kontroli, który może wnieść do protokołu ewentualne zastrzeżenia lub odmówić jego podpisania. W przypadku odmowy podpisania protokołu, sporządza się stosowną adnotację w protokole.</p> <p>8. W ramach kontroli, o których mowa w ust. 3 pkt 1, w danym roku kalendarzowym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego obejmuje sprawdzeniem nie mniej niż 0,5 % liczby badań technicznych wykonanych na terytorium RP w roku poprzedzającym..</p> <p>9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego poddaje analizie statystycznej wyniki uzyskane w toku kontroli, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2, i przekazuje je ministrowi właściwemu do spraw transportu do końca czerwca roku następującego po roku objętym analizą.</p> <p>Art. 4. W ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r. poz. 584, z późn. zm.) w art. 84a w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu: „8) kontrolą wykonywania badań technicznych</p>	<p>Jakości. 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.</p>
--	--	--	---	--

				pojazdów oraz ośrodków szkolenia diagnostów na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.)”.	
Art. 14 ust. 3	Stacje kontroli pojazdów prowadzone bezpośrednio przez właściwy organ są zwolnione z wymogów dotyczących upoważnienia i nadzoru w przypadku gdy organ nadzoru stanowi część właściwego organu.	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86a ust. 6 projektu	Art. 86a. 6. Przepisów ust. 1-4 oraz ust. 5 pkt 1-3 nie stosuje się do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie prowadzenia przez niego stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego.	
Art. 14 ust. 4	Można uznać, że wymogi określone w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu są spełnione przez państwa członkowskie, które wymagają akredytacji stacji kontroli pojazdów na mocy rozporządzenia (WE) nr 765/2008.	N	-	-	-
Art. 15 ust. 1	Państwa członkowskie wyznaczają krajowy punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi i z Komisją w odniesieniu do stosowania niniejszej dyrektywy.	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86zc projektu	Art. 86zc. 1. Tworzy się Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych. 2. Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. 3. Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych umożliwia wymianę informacji z właściwymi krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich.	
Art. 15 ust. 2	Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i dane kontaktowe swoich krajowych punktów kontaktowych do dnia 20 maja 2015 r. oraz niezwłocznie informują ją o wszelkich zmianach w tym zakresie. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim.	N	-	-	
Art. 16	Komisja przeanalizuje wykonalność, koszty i korzyści związane ze stworzeniem	N	-	-	

	<p>elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach przy wykorzystaniu istniejących i już wdrożonych rozwiązań informatycznych w odniesieniu do międzynarodowej wymiany danych z myślą o zminimalizowaniu kosztów i uniknięciu powielania. W ramach analizy tej kwestii Komisja rozważy najbardziej odpowiednie sposoby powiązania istniejących systemów krajowych w celu ułatwienia wymiany informacji na temat danych dotyczących badań zdatności do ruchu drogowego i wskazań drogomicznych między właściwymi organami państw członkowskich odpowiadającymi za badania, rejestrację i homologację pojazdów, stacjami kontroli pojazdów, producentami wyposażenia kontrolno-pomiarowego i producentami pojazdów.</p> <p>Komisja przeanalizuje także wykonalność, koszty i korzyści związane z gromadzeniem i przechowywaniem dostępnych informacji odnoszących się do głównych elementów dotyczących bezpieczeństwa pojazdów, które uległy poważnemu wypadkowi, a także możliwość udostępnienia diagnostom, posiadaczom dowodów rejestracyjnych i badającym wypadki informacji o historii wypadku i wskazaniach drogomicznych, w anonimowej formie.</p>				
Art. 17	Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 18 w celu: -aktualizacji jedynie oznaczeń kategorii pojazdów, o których mowa odpowiednio w art. 2 ust. 1 oraz art. 5 ust. 1 i 2, w przypadku zmian	N	-	-	-

	<p>kategorii pojazdów wynikających ze zmian przepisów dotyczących homologacji typu, o których mowa w art. 2 ust. 1, bez zmiany zakresu i częstotliwości badań,</p> <p>-aktualizacji załącznika I pkt 3 w odniesieniu do metod w przypadku dostępności skuteczniejszych i efektywniejszych metod badania, bez rozszerzania wykazu elementów podlegających badaniu,</p> <p>-dostosowania załącznika I pkt 3, w następstwie pozytywnej analizy kosztów i korzyści, w odniesieniu do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający i oceny usterek, w przypadku zmiany obowiązkowych wymogów w zakresie homologacji typu w przepisach Unii dotyczących bezpieczeństwa lub środowiska.</p>				
Art. 18 ust.1	Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.	N	-	-	-
Art. 18 ust. 2	Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 17, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 19 maja 2014 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem tego okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.	N	-	-	-
Art. 18 ust.	Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 17, może zostać w dowolnym momencie	N	-	-	-

3	odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.				
Art. 18 ust. 4	Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.	N	-	-	-
Art. 18 ust. 5	Jeśli zmieniły się dane zawarte w pakiecie informacyjnym, zmiana zostaje określona jako "poprawka". W takich przypadkach organ udzielający homologacji wydaje poprawioną stronę pakietu informacyjnego, w zależności od potrzeby, oznaczając każdą poprawioną stronę w celu wyraźnego pokazania charakteru zmiany i daty ponownego wydania. Uznaje się, że wymóg ten spełnia skonsolidowana, zaktualizowana wersja pakietu informacyjnego, do której dołączony jest szczegółowy opis zmian.	N	-	-	-

Art. 19 ust. 1	Komisję wspomaga komitet ("Komitet ds. Zdatości do Ruchu Drogowego"). Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N	-	-	-
Art. 19 ust. 2	W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N	-	-	-
Art. 20 ust. 1	Do dnia 30 kwietnia 2020 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków niniejszej dyrektywy, w szczególności w odniesieniu do poziomu harmonizacji okresowych badań zdatości do ruchu drogowego, skuteczności przepisów dotyczących jej zakresu, częstotliwości badań, wzajemnego uznawania świadectw zdatości do ruchu drogowego w przypadku przerejestrowania pojazdów pochodzących z innego państwa członkowskiego oraz wyników analiz dotyczących wykonalności wprowadzenia elektronicznej platformy wymiany informacji o pojazdach, o której mowa w art. 16. W	N	-	-	-

	<p> sprawozdaniu tym zawarta zostanie również analiza potrzeby aktualizacji załączników, w szczególności w świetle postępu technicznego i praktyk. Sprawozdanie zostanie przedłożone po konsultacji z komitetem, o którym mowa w art. 19; w stosownych przypadkach sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze.</p>				
<p> Art. 20 ust. 2</p>	<p> Nie później niż w dniu 30 kwietnia 2019 r. Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie sporządzone w oparciu o niezależne badania dotyczące skuteczności włączenia w zakres niniejszej dyrektywy lekkich przyczep i pojazdów dwu- lub trzykołowych. W sprawozdaniu tym zostanie zawarta ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego w Unii oraz porównanie wyników krajowych pomiarów bezpieczeństwa ruchu drogowego dla każdej z podkategorii pojazdów typu L, z uwzględnieniem średniej odległości pokonywanej przez te pojazdy. W szczególności Komisja oceni, czy normy i koszty okresowych badań każdej kategorii pojazdów są współmierne do wyznaczonych celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sprawozdaniu będzie towarzyszyć szczegółowa ocena wpływu wraz z analizą kosztów i korzyści w całej Unii, z uwzględnieniem specyfiki państw członkowskich. Sprawozdanie zostanie udostępnione co najmniej sześć miesięcy przed przedłożeniem jakiegokolwiek wniosku ustawodawczego, w stosownych przypadkach, mającego na celu włączenie w zakres niniejszej dyrektywy nowych</p>	<p> N</p>	<p> –</p>	<p> –</p>	<p> –</p>

	kategori.			
Art. 21	Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszenia przepisów niniejszej dyrektywy oraz przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Sankcje te muszą być skuteczne, proporcjonalne, odstraszające i niedyskryminujące.	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86h, art. 86o ust. 5-11, art. 86v ust. 4 oraz Art. 1 pkt 17 w art. 140 ma i art. 140mb projektu	Art. 86h. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów: <ol style="list-style-type: none"> 1) na jego wniosek; 2) w przypadku wydania decyzji administracyjnej o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów. 2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1 pkt 2, jeżeli przedsiębiorca: <ol style="list-style-type: none"> 1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 86c ust. 3, niezgodne ze stanem faktycznym; 2) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów w terminie wyznaczonym przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego; 3) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. 3. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest: <ol style="list-style-type: none"> 1) niezgodne ze stanem faktycznym wydawanie zaświadczeń o przeprowadzanych badaniach technicznych lub dokonanie wpisu w dowodach rejestracyjnych pojazdów; 2) przeprowadzanie badań technicznych bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego. Art. 86o. 5. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu,

			<p>zakresu lub sposobu wykonania badania technicznego przez diagnostę innych, niż określone w ust. 6 pkt 1, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może wydać postanowienie o obowiązku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) usunięcia przez diagnostę stwierdzonych nieprawidłowości w wyznaczonym terminie; 2) ukończenia przez diagnostę w terminie trzech miesięcy warsztatów doskonalenia zawodowego. <p>6. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego zawiesza, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) naruszenia przez diagnostę obowiązków, o których mowa w art. 86q pkt 3; 2) bezskutecznego upływu terminu, o którym mowa w ust. 5. <p>7. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przywraca diagnoście, w drodze decyzji administracyjnej, świadectwo kompetencji diagnosty w przypadku usunięcia naruszeń stanowiących podstawę zawieszenia świadectwa.</p> <p>8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa diagnoście świadectwo kompetencji diagnosty, w drodze decyzji administracyjnej w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zaprzestania spełniania wymagań, określonych w art. 86n ust. 1 pkt 4; 2) rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych. <p>9. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przeprowadzanie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego; 2) wydawanie zaświadczenia o 	
--	--	--	--	--

			<p>przeprowadzonym badaniu technicznym, niezgodnego ze stanem faktycznym.</p> <p>10. W przypadku cofnięcia świadectwa kompetencji diagnosty, kolejne świadectwo kompetencji diagnosty może zostać mu wydane:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofnął świadectwo kompetencji diagnosty oraz 2) po ponownym odbyciu przez diagnostę wymaganego szkolenia, o którym mowa w art. 86n ust. 1 pkt 2 oraz zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego. <p>11. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego informuje przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów, w której diagnosta wykonuje badania techniczne, o zawieszeniu, przywróceniu lub cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty oraz o zmianie jego statusu w rejestrze diagnostów.</p> <p>Art. 86v. 4. W ramach sprawowanego nadzoru Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wydaje decyzję administracyjną o wykreśleniu z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia w zakresie prowadzenia kursów i warsztatów doskonalenia zawodowego, jeżeli przedsiębiorca:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 86u ust. 7, niezgodnie ze stanem faktycznym; 2) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia; 3) nie dopełnił obowiązku, o którym mowa w art. 86u ust. 11. 	
--	--	--	---	--

			<p>Art. 140ma. Kto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wbrew obowiązkowi dopuszcza do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu bez wymaganego świadectwa kompetencji diagnosty, 2) wbrew obowiązkowi dopuszcza do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania, 3) wbrew obowiązkowi dopuszcza do przeprowadzenia badania technicznego pojazdu bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego, <p>– podlega karze w wysokości do 10000 zł.</p> <p>Art. 140mb. Kto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przeprowadza badanie techniczne pojazdu niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem, sposobem i zasadami jego wykonania, 2) przeprowadza badanie techniczne pojazdu bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego, <p>– podlega karze w wysokości do 5000 zł.</p> <p><u>Transpozycja w obowiązujących przepisach:</u></p> <p><u>- ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.):</u> <u>- art. 66</u></p> <p><u>- ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. z 2016 r. poz. 1137):</u> <u>- art. 286 §1</u></p> <p><u>- ustawa z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń</u></p>	
--	--	--	--	--

				<i>(Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, z późn. zm.):</i> <i>- art. 96 § 1 pkt 4</i>	
Art. 22 ust. 1	Państwa członkowskie mogą zezwolić na wykorzystywanie przez okres nie dłuższy niż pięć lat po dniu 20 maja 2018 r. wyposażenia i przyrządów do przeprowadzania badań, o których mowa w art. 11, które nie spełniają minimalnych wymogów określonych w załączniku III, do prowadzenia badań zdatności do ruchu drogowego.	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86k ust. 1 pkt 1 projektu	Art. 86k. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) szczegółowe wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie;	-
Art. 22 ust. 2	Państwa członkowskie stosują wymogi określone w załączniku V najpóźniej od dnia 1 stycznia 2023 r.	N	-	-	
Art. 23 ust. 1	Państwa członkowskie przyjmują i publikują do dnia 20 maja 2017 r. przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o tych przepisach. Państwa członkowskie stosują te przepisy od dnia 20 maja 2018 r. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odesłania określone są przez państwa członkowskie.	N	-	-	
Art. 23 ust. 2	Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.	N	-	-	-
Art.	Dyrektywa 2009/40/WE traci moc ze	N	-	-	-

24	skutkiem od dnia 20 maja 2018 r.				
Art. 25	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>	N	-	-	-
Art. 26	Niniejsza dyrektywa jest skierowana do państw członkowskich.	N	-	-	-
Załącznik I	Minimalne wymogi dotyczące zakresu i zalecanych metod badania	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 81 ust. 20 projektu	<p>Art. 81. 20. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przedmiot, zakres i sposób przeprowadzenia badań technicznych pojazdów, z wyłączeniem tramwaju albo trolejbusu, 2) wzory dokumentów stosowanych przy tych badaniach oraz warunki i tryb ich wydawania, <p>- uwzględniając zakres warunków technicznych pojazdów podlegających badaniu oraz zapewnienie prawidłowego prowadzenia wymaganej dokumentacji.</p> <p><u>Częściową transpozycję dyrektyw zapewnia obowiązujące:</u> <i>Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776);</i></p>	
Załącznik II	Minimalna zawartość świadectwa zdatości do ruchu drogowego	N		<p><u>Transpozycję dyrektyw zapewnia obowiązujący:</u> <i>Załącznik nr 3 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776);</i></p>	

Załącznik III	Minimalne wymagania w zakresie wyposażenia i przyrządów kontrolno – pomiarowych	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w art. 86k ust. 1 pkt 1 i ust. 2 projektu	<p>Art. 86k. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) szczególne wymagania dla stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne w określonym zakresie;</p> <p>Art. 86k. 2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni:</p> <p>1) postęp techniczny w rozwoju konstrukcji pojazdów;</p> <p>2) sposoby badań technicznych pojazdów;</p> <p>3) konieczność ujednoczenia wzorów dokumentów;</p> <p>4) koszty dokonania sprawdzenia stacji kontroli pojazdów pod względem wymagań wyposażenia i warunków lokalowych;</p> <p>5) koszty związane z przeprowadzeniem badań technicznych stosownie do ich zakresu, sposobu wykonywania oraz wyposażenia kontrolno – pomiarowego;</p> <p>6) konieczność zapewnienia jednolitego sposobu postępowania podmiotów i organów.</p> <p><u>Częściową transpozycję dyrektyw zapewnia obowiązujące:</u></p> <p><i>- rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r w sprawie szczególnych wymagań w stosunku do stacji kontroli pojazdów przeprowadzających badania techniczne (Dz. U. poz. 275).</i></p>	
Załącznik IV	Wymogi minimalne dotyczące kompetencji, wyszkolenia i certyfikacji diagnostów	T	Art. 1 pkt 15 lit. b w	<p>Art. 86m. Badania techniczne wykonuje zatrudniony na stacji kontroli pojazdów diagnosta.</p>	

			<p>art. 86m, art. 86n, art. 86o ust. 1 oraz art. 86y ust. 1 i ust. 3 projektu</p>	<p>Art. 86n. 1. Diagnostą może zostać osoba, która:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) posiada odpowiednie wykształcenie i praktykę; 2) ukończyła kurs dla kandydatów na diagnostów, potwierdzony zaświadczeniem o jego ukończeniu albo odbyła kształcenie w formie zajęć szkolnych prowadzonych dla uczniów przez szkołę, jeżeli w podstawie programowej kształcenia w danym zawodzie jest przewidziane uzyskanie umiejętności do przeprowadzania badań technicznych pojazdów; 3) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny na diagnostę przed komisją powołaną przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego; 4) nie była skazana prawomocnym wyrokiem sądu: <ol style="list-style-type: none"> a) za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe, b) za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów. <p>2. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 1 pkt 1, rozumie się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 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 w stacji obsługi pojazdów lub stacji kontroli pojazdów lub w zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów na 	
--	--	--	--	--	--

			<p>stanowisku kontroli lub naprawy pojazdów albo</p> <p>2) 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>3. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 2, wlicza się: praktykę objętą programem kształcenia na studiach, pod warunkiem że praktyka jest odbywana na podstawie umowy o praktykę absolwencką zawartej między uczelnią a stacją kontroli pojazdów lub podmiotem, o którym mowa w art. 86l ust. 1.</p> <p>4. Podstawą do zakwalifikowania wykształcenia wyższego w zakresie nauk technicznych na potrzeby wydania świadectwa kompetencji diagnosty do przeprowadzania badań technicznych pojazdów jest dokument wystawiony przez uczelnię potwierdzający, iż program kształcenia na określonym kierunku studiów obejmował obszary związane z budową pojazdów, o których mowa w ust. 2 pkt 1.</p> <p>Art. 86o. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do wykonywania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty.</p> <p>Art. 86y. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p>	
--	--	--	--	--

			<p>1) program szkolenia kandydatów na diagnostów, diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego;</p> <p>2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnej;</p> <p>3) tryb, szczegółową formę, warunki i zakres egzaminu dla kandydatów na diagnostów i diagnostów;</p> <p>4) wysokość opłaty za egzamin dla kandydatów na diagnostów oraz diagnostów, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 500 zł;</p> <p>5) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia;</p> <p>6) sposób:</p> <p>a) postępowania z dokumentami dotyczącymi osób ubiegających się o uzyskanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz wzory stosowanych dokumentów,</p> <p>b) prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia;</p> <p>7) wzory dokumentów związanych z prowadzeniem kursów i warsztatów doskonalenia zawodowego;</p> <p>8) wysokość opłaty za kontrolę, o której mowa w art. 86v ust. 2 pkt 1, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1.200 zł;</p> <p>9) wysokość opłaty za czynność wpisu do rejestru, o której mowa w art. 86u ust. 9, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 600 zł;</p> <p>10) wzór:</p> <p>a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,</p> <p>b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki</p>	
--	--	--	---	--

				<p>szkolenia.</p> <p>Art. 86y. 3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów; 2) wzór świadectwa kompetencji diagnosty oraz sposób ustalania numeru ewidencyjnego diagnosty; 3) wzór wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty; 4) wzór pieczętki diagnosty; 5) wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 100 zł. <p><i>(oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie szkolenia i egzaminowania kandydatów na diagnostów, diagnostów, wymagań dla ośrodków szkolenia oraz wzorów dokumentów i opłat z tym związanych;</i></p> <p><i>rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru diagnostów, wzoru świadectwa kompetencji diagnosty oraz ustalenia numeru ewidencyjnego diagnosty, wzoru wniosku o nadanie świadectwa kompetencji diagnosty, wzoru pieczętki diagnosty oraz wysokości opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty)</i></p>	
Załącznik V	Organy nadzoru	T	Art. 1 pkt 15 lit. a w art. 86j, art.	<p>Art. 86j. 1. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, w celu zapewnienia obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych, sprawuje Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>2. Czynności kontrolne w ramach nadzoru wykonują pracownicy Transportowego Dozoru</p>	

			<p>86a ust. 6, art. 85, art. 86 o ust. 8 i 9, art. 86v, art. 86w oraz art. 86y ust. 1 pkt 1 i 2 projektu</p>	<p>Technicznego na podstawie upoważnienia Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego oraz legitymacji służbowej.</p> <p>3. W ramach wykonywanego nadzoru Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przeprowadza kontrolę i zatwierdzenie wyników wybranych losowo badań technicznych pojazdów przeprowadzonych przez stację kontroli pojazdów w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> a) analizy wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek, b) analizy i zatwierdzenia wyniku pomiaru z urządzeń do badania skuteczności i równomierności działania hamulców, c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji, d) fotograficznego udokumentowania obecności pojazdu na badaniach; 2) przeprowadza, co najmniej raz w roku, doraźne kontrole sprawdzające stacje kontroli pojazdów – w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> a) zgodności stacji kontroli pojazdów z wymaganiami, o których mowa w art. 86a ust. 5, b) prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów, c) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji, d) weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych; 3) przeprowadza analizę skarg, wniosków i statystyk, na podstawie których może również wszczynać doraźne kontrole stacji kontroli pojazdów; 4) wydaje zalecenia pokontrolne i wyznacza 	
--	--	--	---	--	--

			<p>termin usunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów i wykonywania badań technicznych;</p> <p>5) zakazuje prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów w przypadkach, o których mowa w art. 86h ust. 2.</p> <p>4. Kontrole są przeprowadzane w obecności przedsiębiorcy prowadzącego kontrolowaną stację kontroli pojazdów lub diagnosty, który jest tam zatrudniony.</p> <p>5. Podczas wykonywania czynności kontrolnych pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego podlegają ochronie przysługującej funkcjonariuszom publicznym.</p> <p>6. W ramach prowadzonych kontroli pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego mają prawo:</p> <p>1) żądania od przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;</p> <p>2) wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są prowadzone badania techniczne w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana przez stację działalność;</p> <p>3) uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych.</p> <p>7. Po przeprowadzeniu kontroli pracownik Transportowego Dozoru Technicznego sporządza pisemny protokół z dokonania czynności i stwierdzonego w ich wyniku stanu faktycznego. Protokół podpisuje przedsiębiorca albo zatrudniony diagnosta obecny przy kontroli, który może wnieść do protokołu ewentualne zastrzeżenia lub odmówić</p>	
--	--	--	---	--

			<p>jego podpisania. W przypadku odmowy podpisania protokołu, sporządza się stosowną adnotację w protokole.</p> <p>8. W ramach kontroli, o których mowa w ust. 3 pkt 1, w danym roku kalendarzowym, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego obejmuje sprawdzeniem nie mniej niż 0,5 % liczby badań technicznych wykonanych na terytorium RP w roku poprzedzającym.</p> <p>9. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego poddaje analizie statystycznej wyniki uzyskane w toku kontroli, o których mowa w ust. 3 pkt 1 i 2, i przekazuje je ministrowi właściwemu do spraw transportu do końca czerwca roku następującego po roku objętym analizą.</p> <p>Art. 86a. 6. Przepisów ust. 1-4 oraz 5 pkt 1-3 nie stosuje się do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie prowadzenia przez niego stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego.</p> <p>Art. 85. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu zawiera oczywistą nieprawidłowość lub istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami ustawy, właściciel lub posiadacz pojazdu może wystąpić do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o ponowne przeprowadzenie badania technicznego.</p> <p>2. Ponowne badanie techniczne, o którym mowa ust.1 przeprowadza się na stacji kontroli pojazdów Transportowego Dozoru Technicznego.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>3. Ponowne badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1, przeprowadzane jest na koszt właściciela lub posiadacza pojazdu w przypadku braku stwierdzenia nieprawidłowości lub niezgodności, o których mowa w ust. 1.</p> <p>Art. 86o. 8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa diagnoście świadectwo kompetencji diagnosty, w drodze decyzji administracyjnej w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zaprzestania spełniania wymagań, określonych w art. 86n ust. 1 pkt 4; 2) rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych. <p>9. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przeprowadzanie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego; 2) wydawanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym, niezgodnego ze stanem faktycznym. <p>Art. 86v. 1. Nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia sprawuje Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego.</p> <p>2. Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego przeprowadza:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kontrole okresowe co dwa lata; 2) kontrole doraźne w razie uzasadnionego podejrzenia naruszenia przepisów dotyczących ośrodków szkolenia. <p>3. Kontrole, o których mowa w ust. 2 pkt 1 przeprowadza się za opłatą. Opłata stanowi przychód Instytutu Transportu Samochodowego.</p>	
--	--	--	--	--

			<p>4. W ramach sprawowanego nadzoru Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wydaje decyzję administracyjną o wykreśleniu z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia w zakresie prowadzenia kursów i warsztatów doskonalenia zawodowego, jeżeli przedsiębiorca:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 86u ust. 7, niezgodnie ze stanem faktycznym; 2) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia; 3) nie dopełnił obowiązku, o którym mowa w art. 86u ust. 11. <p>5. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) prowadzenie kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z programem; 2) prowadzenie kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z warunkami, o których mowa w art. 86s ust. 2; 3) wystawienie zaświadczenia o ukończeniu kursu lub warsztatów doskonalenia zawodowego bez odbycia przewidzianych w programie zajęć. <p>Art. 86w. Organem odwoławczym od decyzji Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego w sprawach dotyczących ośrodków szkolenia jest minister właściwy do spraw transportu.</p> <p>Art. 86y. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) program szkolenia kandydatów na diagnostów, diagnostów oraz warsztatów 	
--	--	--	---	--

				doskonalenia zawodowego; 2) sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnej;	
--	--	--	--	---	--