Projekt z dnia 24 lutego 2021 r.

U S T A W A

z dnia …….2021 r.

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw[1), 2), 3)]

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w odnośniku nr 1:

a) uchyla się pkt 11 i 12,

b) po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu:

„12a) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającej dyrektywę 2009/40/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25); ”,

c) dodaje się pkt 14 w brzmieniu:

„14) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 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 pkt 39 otrzymuje brzmienie:

„39) pojazd zabytkowy – pojazd, który spełnia łącznie następujące warunki:

a) jest wpisany, na podstawie odrębnych przepisów, do inwentarza muzealiów albo do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków,

b) ma co najmniej 30 lat,

---

1) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2020 r. poz. 284, 568, 695, 1087, 1517 oraz z 2021 r. poz. 54.

2) 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 oraz Dz. Urz. UE L 219 z 22.08.2019, str. 25).

3) Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, ustawę z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym oraz ustawę z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

c) jego typ nie jest już produkowany,

d) nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych;”;

3) w art. 66a po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Cechę identyfikacyjną umieszcza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów wskazanej w decyzji, o której mowa w ust. 2.”;

4) w art. 72 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dodatkowo wymaga się dokumentów potwierdzających spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 pkt 39, w stosunku do pojazdu zabytkowego. Dokumentem potwierdzającym spełnienie warunków, o których mowa w art. 2 pkt 39 lit. b–d, jest pisemna opinia rzeczoznawcy samochodowego, o którym mowa w art. 79a.”;

5) w art. 80b:

a) w ust. 1:

- pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) o badaniach technicznych pojazdu oraz czynnościach diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu”,

- w pkt 23 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 24 w brzmieniu:

„24) o diagnostach:

a) imię i nazwisko,

b) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – datę urodzenia, serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,

c) numer ewidencyjny,

d) numer dokumentu uprawniającego do przeprowadzania badań technicznych,

e) informacje o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych,

f) kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony.”,

b) w ust. 2 wyrazy „ust. 1 pkt 6 lit. e i f, pkt 7 lit. a, pkt 8-18 i 20-22” zastępuje się wyrazami „ust. 1 pkt 6 lit. e i f, pkt 7 lit. a, pkt 8-18, 20-22 i 24 lit. e”;

6) w art. 80ba:

a) w ust. 1:

- w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego - w zakresie danych, o których mowa w art. 80b ust. 1 pkt 24.”,

b) w ust. 1a wyrazy „pkt 8-18 i 20-22” zastępuje się wyrazami „pkt 8-18, 20-24”;

7) w art. 80be w ust. 1 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) imiona i nazwiska zatrudnionych diagnostów wraz z numerami ewidencyjnymi”;

8) po art. 80be dodaje się art. 80bea w brzmieniu:

„1. Organy właściwe do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów przekazują administratorowi danych i informacji zgromadzonych w ewidencji oraz aktualizują następujące dane o przedsiębiorcach prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów:

1) firmę przedsiębiorcy oraz jego adres i siedzibę albo miejsce zamieszkania;
2) adres ośrodka szkolenia diagnostów;
3) numer identyfikacyjny REGON;
4) datę wpisu do rejestru;
5) datę wykreślenia z rejestru;
6) imiona i nazwiska zatrudnionych wykładowców.

2. Przekazanie danych, o których mowa w ust. 1, następuje niezwłocznie nie później niż w terminie 2 dni roboczych, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemów teleinformatycznych obsługujących zadania realizowane przez te podmioty.”;

9) w art. 81

a) po ust. 12a dodaje się ust. 12b i 12c w brzmieniu:

„12b. Obecność pojazdu na badaniach technicznych, z wyłączeniem pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1, podlega dokumentowaniu fotograficznemu. Dokumentacja fotograficzna zawiera wyraźne zdjęcia przedstawiające całą bryłę pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu, wskazanie drogomierza oraz informacje dotyczące daty i godziny jej wykonania. Numer dokumentacji fotograficznej jest identyczny z numerem z rejestru badań technicznych pojazdów.

12c. Dokumentacja fotograficzna jest przechowywana na stacji kontroli pojazdów przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania technicznego. Po upływie okresu przechowywania dokumentacja fotograficzna jest niszczona przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów w sposób uniemożliwiający identyfikację pojazdu, którego dotyczyła.”,

b) po ust. 14 dodaje się ust. 14a w brzmieniu:

„14a. W przypadku przeprowadzenia okresowego badania technicznego nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą tego badania, termin następnego okresowego badania technicznego ustala się, licząc od wyznaczonej daty tego badania.”;

10) po art. 81b dodaje się art. 81c w brzmieniu:

„Art. 81c. 1. W przypadku gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu istnieje uzasadnione przypuszczenie, że badanie techniczne zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa, właściciel lub posiadacz pojazdu może, w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania, wystąpić do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego.

2. Właściciel lub posiadacz pojazdu zgłasza diagnoście zastrzeżenia do przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu. Diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym i wpisuje zgłoszone zastrzeżenia w jego treści.

3. Ponowne badanie techniczne jest przeprowadzane na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne, do którego istnieje uzasadnione przypuszczenie, że zostało przeprowadzone z naruszeniem przepisów prawa.

4. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego niezwłocznie uzgadnia z właścicielem lub posiadaczem pojazdu termin przedstawienia pojazdu do ponownego badania technicznego za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej.

5. Ponowne badanie techniczne przeprowadza diagnosta, który wykonał badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1. Ponowne badanie techniczne przeprowadzane jest w obecności pracownika Transportowego Dozoru Technicznego, który posiada uprawnienia diagnosty. Ponowne badanie techniczne może być przeprowadzone przez innego zatrudnionego na stacji kontroli pojazdów diagnostę w przypadku nieobecności diagnosty, który wykonał badanie techniczne, o którym mowa w ust. 1.

6. Pracownik Transportowego Dozoru Technicznego, o którym mowa w ust. 5, ostatecznie decyduje o stwierdzeniu naruszeń, o których mowa w ust. 1, albo o ich braku. W przypadku stwierdzenia tych naruszeń diagnosta wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu.

7. Koszty ponownego badania technicznego w przypadku braku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa właściciel lub posiadacz pojazdu.

8. Koszty ponownego badania technicznego w przypadku stwierdzenia naruszeń, o których mowa w ust. 1, pokrywa

przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne.”;

11) w art. 83:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Badanie techniczne przeprowadza się po uiszczeniu przez właściciela lub posiadacza pojazdu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego, opłaty ewidencyjnej i opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie w:”,

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

„1aa. Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie pobiera się w przypadku przeprowadzania badania technicznego po upływie 30 dni od wyznaczonej daty tego badania. Opłaty nie pobiera się za przeprowadzenie badania technicznego, dla którego wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie:

1) czasowego wycofania tego pojazdu z ruchu, zgodnie z art. 78a, albo

2) uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy i pojazd został poddany dodatkowemu badaniu technicznemu, albo

3) uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną.

1ab. Opłatę za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów pobiera niezależnie od opłaty za przeprowadzenie badania technicznego w wysokości odpowiadającej 100% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego.

1ac. Opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego z przeznaczeniem na realizację zadań, o których mowa w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i ust. 2, art. 83j ust. 1 i art. 86b.

1ad. Jeżeli kwota pobranych w poprzednim roku kalendarzowym opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przekroczy kwotę kosztów na dany rok na realizację zadań, o których mowa w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i ust. 2, art. 83j ust. 1 i art. 86b, kwota nadwyżki stanowi dochód budżetu państwa.

1ae. Kwota nadwyżki, o której mowa w ust. 1ad, nie stanowi przychodu Transportowego Dozoru Technicznego i jest przekazywana na dochody budżetu państwa w terminie do dnia 31 marca następnego roku kalendarzowego.

1af. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów:

1) odprowadza opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym kwoty zostały pobrane;
2) sporządza i przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego w terminie do 10. dnia każdego miesiąca następującego po miesiącu, w którym badania techniczne zostały przeprowadzone, miesięczne sprawozdania obejmujące informacje i dane o pobranych i odprowadzonych opłatach za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

1ag. Sprawozdania, o których mowa w ust. 1af pkt 2, opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, przekazuje się za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

1ah. Od nieterminowo odprowadzonych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie pobiera się odsetki za zwłokę, w wysokości odsetek za nieterminowe regulowanie zobowiązań podatkowych.

1ai. Do należności z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz odsetek za zwłokę od tych opłat stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa.

1aj. Ściągnięcie należności z tytułu należnych opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz odsetek za zwłokę od tych opłat następuje na podstawie przepisów ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

1ak. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przekazuje, do dnia 1 marca każdego roku, ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne sprawozdanie zawierające informacje:

1) o wysokości środków otrzymanych z tytułu opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz opłaty za uczestnictwo w seminariach,

2) o rzeczywistych kosztach poniesionych przez Transportowy Dozór Techniczny na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i ust. 2, art. 83j ust. 1 i art. 86b

– w poprzednim roku kalendarzowym.

1al. W przypadku ponownego badania technicznego, o którym mowa w art. 81c ust. 1, opłatę za przeprowadzenie badania technicznego i opłatę ewidencyjną uiszcza się po przeprowadzonym badaniu technicznym.”,

c) po ust. 1d dodaje się ust. 1e w brzmieniu:

„1e. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób pobierania, uiszczania, ewidencjonowania i odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tej opłaty, uwzględniając przypadki odprowadzania opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie oraz konieczność jednolitego postępowania podmiotów obowiązanych do jej pobierania, uiszczania, ewidencjonowania i odprowadzania.”,

d) w ust. 2a pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) szkoła, placówka kształcenia ustawicznego lub centrum kształcenia zawodowego, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów”;

12) po art. 83ac dodaje się art. 83ad-83af w brzmieniu:

„Art. 83ad. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów zapewnia przeprowadzanie badań technicznych przez diagnostów, przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w wymaganych warunkach lokalowych.

Art. 83ae. 1. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany do przekazywania informacji o zatrudnieniu albo ustaniu zatrudnienia diagnosty niezwłocznie, nie później niż w terminie 7 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia do ewidencji, za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego ewidencję lub za pomocą systemów teleinformatycznych obsługujących zadania realizowane przez te podmioty.

2. Obowiązku, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się do diagnostów przeprowadzających badania techniczne w komórkach organizacyjnych lub na stacjach kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1.

Art. 83af. Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów jest obowiązany zapewnić warunki organizacyjne umożliwiające diagnoście zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywizmu przez:

1) uniezależnienie wysokości wynagrodzenia diagnosty od liczby i wyników przeprowadzonych badań technicznych;
2) wyeliminowanie w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstwa bezpośredniej podległości zatrudnionego diagnosty z pracownikiem odpowiedzialnym za stan techniczny pojazdu;
3) zastosowanie procedur służących minimalizacji zidentyfikowanego ryzyka dla bezstronności pracy diagnosty.”;

13) w art. 83b:

a) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) przeprowadza, co najmniej raz w roku, kontrole okresowe sprawdzające przedsiębiorców i inne podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów w zakresie:

a) zgodności z wymaganiami, o których mowa w art. 83 ust. 3,
b) prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji,
c) weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych;”,

b) po ust. 2b dodaje się ust. 2c-2e w brzmieniu:

„2c. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby, które posiadają:

1) co najmniej wykształcenie średnie branżowe albo średnie oraz udokumentowaną co najmniej 3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów albo
2) uprawnienia diagnosty

– oraz odbyli odpowiednie szkolenie.

2d. Szkolenie, o którym mowa w ust. 2c, obejmuje swoim zakresem co najmniej czynności kontrolne oraz rozwiązania techniczne zgodne z aktualnym poziomem wiedzy technicznej i obowiązujące wymogi prawne dotyczące homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacje informatyczne wykorzystywane w badaniach technicznych oraz przeprowadzanie badania technicznego.

2e. Osoby, o których mowa w ust. 2c, nie mogą:

1) wykonywać pracy w stacji kontroli pojazdów;

2) prowadzić działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów;

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

4) pozostawać w takim stosunku z przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, że może to wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych.”;

c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jest:

1) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego przez osobę niebędącą diagnostą;

2) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub bez wymaganych warunków lokalowych;

3) dopuszczenie do przeprowadzenia badania technicznego bez zapewnienia dostępu do danych zgromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów, z zastrzeżeniem art. 80bc;

4) odmowa udostępnienia dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli.”;

14) po art. 83c dodaje się art. 83d-83m w brzmieniu:

„Art. 83d. 1. Szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz warsztaty doskonalenia zawodowego prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów.

2. Szkolenia 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 diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, jeżeli osoba ta uczestniczyła w minimum 80% zajęć z części teoretycznej oraz we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach z części praktycznej.

5. Ośrodek szkolenia diagnostów wydaje zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego, pod warunkiem uczestnictwa we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach.

Art. 83e. 1. Ośrodek szkolenia diagnostów może prowadzić przedsiębiorca, który:

1) posiada warunki lokalowe odpowiednie do zakresu prowadzonych szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego, w tym salę wykładową i pomieszczenie biurowe;
2) dysponuje miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych;
3) zapewnia prowadzenie szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego przez wykładowców posiadających:
   a) dokumenty potwierdzające uprawnienia diagnosty albo wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych mechanika lub transport,
   b) udokumentowaną co najmniej 5-letnią praktykę zawodową w dziedzinie związanej z motoryzacją;
   c) udokumentowane uczestnictwo co 2 lata w seminariach przeprowadzanych przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego;
4) posiada zbiory odpowiednich przepisów oraz pomoce i środki dydaktyczne zapewniające prowadzenie zajęć zgodnie z obowiązującym programem szkolenia lub warsztatów doskonalenia zawodowego;
5) nie został prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe – dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej;
6) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego została otwarta likwidacja lub ogłoszono upadłość.

2. Seminaria, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzają nie rzadziej niż raz na pół roku w danym roku kalendarzowym i obejmują one przepisy dotyczące badań technicznych.

3. Za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, jest pobierana opłata.

4. Opłata za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. c, przeprowadzanych przez:

a) Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego - stanowi przychód Instytutu Transportu Samochodowego,

b) Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego - stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i jest wnoszona na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego.

5. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 250 zł.

6. Uczestnictwo w seminariach jest potwierdzane zaświadczeniem wydawanym przez Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego.

Art. 83f. 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest działalnością regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

2. Działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów mogą prowadzić również jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, które spełniają warunki określone w art. 83e ust. 1 pkt 1–5, z tym że wymaganie w zakresie niekaralności dotyczy kierownika jednostki.

3. Do jednostek organizacyjnych, o których mowa w ust. 2, stosuje się przepisy ust. 6-8, 13 i 16 oraz art. 83g ust. 6 i 9–11.

4. Środki publiczne przekazywane na działalność podstawową jednostek, o których mowa w ust. 2, nie mogą być wykorzystane w związku z prowadzeniem ośrodka szkolenia diagnostów.

5. Rejestr przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów prowadzi starosta właściwy ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem.

6. W przypadku gdy przedsiębiorca wykonuje działalność gospodarczą, o której mowa w ust. 1, w jednostkach organizacyjnych położonych na obszarze różnych powiatów, jest on obowiązany uzyskać wpis w odrębnych właściwych rejestrach na każdą z tych jednostek.

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

1) firmę przedsiębiorcy albo nazwę jednostki;

2) siedzibę i adres wykonywania działalności;
3) numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym – o ile przedsiębiorca numer taki posiada, oraz numer identyfikacyjny REGON – o ile wnioskodawca numer taki posiada;
4) numer identyfikacji podatkowej (NIP) – jeżeli wnioskodawca jest obowiązany posługiwać się tym numerem na podstawie przepisów o zasadach ewidencji i identyfikacji podatników i płatników;
5) adres ośrodka szkolenia diagnostów;
6) adres stacji kontroli pojazdów wraz z określeniem tytułu prawnego oraz okresu, na jaki wnioskodawca posiada tytuł prawny do dysponowania stacją kontroli pojazdów na potrzeby przeprowadzania szkoleń i warsztatów doskonalenia zawodowego.

8. Wraz z wnioskiem o wpis przedsiębiorca składa oświadczenie następującej treści: „Oświadczam, że:

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

9. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 8, zawiera również:

1) firmę przedsiębiorcy albo nazwę jednostki oraz ich siedzibę i adres wykonywania działalności;
2) oznaczenie miejsca i datę złożenia oświadczenia;
3) podpis osoby uprawnionej do reprezentowania przedsiębiorcy albo jednostki, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz pełnionej funkcji.

10. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 8, składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

11. Właściwy starosta po otrzymaniu wniosku o wpis wraz z oświadczeniem, o którym mowa w ust. 8:

1) dokonuje wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów;

2) wydaje zaświadczenie potwierdzające wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

12. Właściwy starosta jest obowiązany dokonać wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów w terminie 7 dni od dnia wpływu do niego wniosku o wpis wraz z oświadczeniem, o którym mowa w ust. 8.

13. Jeżeli właściwy starosta nie dokona wpisu w terminie, o którym mowa w ust. 12, a od dnia wpływu do niego wniosku o wpis upłynęło 14 dni, przedsiębiorca może rozpocząć działalność. Nie dotyczy to przypadku, gdy starosta wezwał przedsiębiorcę do uzupełnienia wniosku o wpis nie później niż przed upływem 7 dni od dnia jego otrzymania. W takim przypadku termin, o którym mowa w zdaniu pierwszym, biegnie odpowiednio od dnia wpływu uzupełnienia wniosku o wpis.

14. Właściwy starosta w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów umieszcza i aktualizuje dane, o których mowa w ust. 7.

15. Właściwy starosta prostuje z urzędu wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów zawierający oczywiste błędy lub niezgodności ze stanem faktycznym.

16. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia diagnostów jest obowiązany:

1) złożyć do właściwego starosty wniosek o zmianę wpisu w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów w przypadku zmiany danych, o których mowa w ust. 7, w terminie 14 dni od dnia, w którym nastąpiła zmiana tych danych;
2) przekazać do właściwego starosty informację o zakończeniu prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów – w terminie 14 dni od dnia zakończenia prowadzenia działalności.

Art. 83g. 1. Nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów sprawuje właściwy starosta.

2. Starosta przeprowadza, nie rzadziej niż raz na 2 lata, kontrole okresowe w zakresie:

1) zgodności z programem oraz właściwej realizacji szkoleń i warsztatów, o których mowa w art. 83d ust. 1;
2) spełniania warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów.

3. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać osoby spełniające wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c.

4. Osoby, o których mowa w ust. 3, nie mogą:

1) być zatrudnione w ośrodku szkolenia diagnostów;
2) prowadzić działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodek szkolenia diagnostów;
3) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnością i niezależnością wykonywanych czynności kontrolnych;
4) pozostawać w takim stosunku z przedsiębiorcami i innymi podmiotami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów, że może to wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych.

5. Do kontroli okresowych, o których mowa w ust. 2, stosuje się przepisy rozdziału 5 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.

6. Właściwy starosta wydaje decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, jeżeli przedsiębiorca:
1) złożył oświadczenie, o którym mowa w art. 83f ust. 8, niezgodne ze stanem faktycznym;
2) rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów;
3) nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów w wyznaczonym terminie;
4) zaprzestał spełniania warunków, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 5 lub 6.

7. Rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest:
1) prowadzenie szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z programem;
2) prowadzenie szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z warunkami, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 1–4;
3) wystawienie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów lub zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego bez odbycia przewidzianych w programie zajęć.

8. Decyzji, o której mowa w ust. 6, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

9. W przypadku wydania decyzji, o której mowa w ust. 6, właściwy starosta z urzędu wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

10. Przedsiębiorca, którego wykreślono z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów na podstawie decyzji, o której mowa w ust. 6, może uzyskać ponowny wpis do tego rejestru nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania tej decyzji.

11. Przepis ust. 10 stosuje się do przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Nie dotyczy to przypadku, o którym mowa w art. 83f ust. 13.

12. Właściwy starosta wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów na jego wniosek, a także po uzyskaniu informacji:

1) o zgonie przedsiębiorcy;
2) z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub Krajowego Rejestru Sądowego o wykreśleniu przedsiębiorcy.

Art. 83h. 1. Badania techniczne pojazdów przeprowadza diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów.

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

3. Diagnostą może zostać osoba, która:

1) posiada odpowiednie wykształcenie i praktykę;
2) ukończyła szkolenie dla kandydatów na diagnostów potwierdzone zaświadczeniem o jego ukończeniu, albo posiada dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplom technika albo tytuł zawodowy technika w zawodach związanych z motoryzacją, albo ukończyła studia wyższe na kierunku, dla którego program kształcenia przewiduje efekty kształcenia odpowiadające efektom szkolenia wymaganym w programie szkolenia kandydatów na diagnostów określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1;
3) złożyła z wynikiem pozytywnym egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów, zwany dalej „egzaminem kwalifikacyjnym”;
4) nie była prawomocnie skazana za przestępstwo:
   a) popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe,
   b) przeciwko wiarygodności dokumentów.

4. Przez odpowiednie wykształcenie i praktykę, o których mowa w ust. 3 pkt 1, rozumie się:

1) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów w zakresie motoryzacji przyporządkowanym do dyscyplin naukowych inżynieria mechaniczna lub inżynieria lądowa i transport i udokumentowane łącznie 6 miesięcy praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów albo
2) wyższe wykształcenie w dziedzinie nauk inżynieryjno-technicznych uzyskane na kierunku studiów przyporządkowanym do dyscyplin naukowych: automatyka, elektronika i elektrotechnika lub inżynieria materiałowa i udokumentowany łącznie rok praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów, albo
3) wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowany łącznie rok praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów – w przypadku osób posiadających dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe w zawodzie technik pojazdów samochodowych, albo
4) wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowane łącznie 3 lata praktyki w stacji kontroli pojazdów lub na stanowisku naprawy lub obsługi pojazdów w stacji obsługi pojazdów lub zakładzie (warsztacie) naprawy pojazdów – w przypadku osób posiadających dyplom zawodowy albo dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplom technika albo tytuł zawodowy technika albo dyplom mistrzowski w zawodzie związanym z motoryzacją.

5. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 4, wlicza się maksymalnie 3 miesiące praktyki odbytej na stacji kontroli pojazdów.

6. Do okresu praktyki, o którym mowa w ust. 4 pkt 1-3, wlicza się odpowiednio praktykę objętą programem kształcenia na studiach albo praktyki zawodowe objęte programem nauczania zawodu technik pojazdów samochodowych pod warunkiem, że praktyka jest odbywana na podstawie umowy dotyczącej praktyki zawartej między odpowiednio uczelnią albo szkołą, a stacją obsługi pojazdów, stacją kontroli pojazdów,

zakładem (warsztatem) naprawy pojazdów lub podmiotem, o którym mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1, albo na podstawie umowy o praktykę absolwencką.

7. Do okresu praktyki, o której mowa w ust. 4, wlicza się okres służby policjanta, żołnierza Żandarmerii Wojskowej, funkcjonariusza Straży Granicznej i funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej oraz okres zatrudnienia na stanowisku inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, jeżeli do wykonywania zadań należała drogowa kontrola techniczna.

Art. 83i. 1. Dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych jest świadectwo kompetencji diagnosty.

2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.

3. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wydaje na wniosek zainteresowanego, po wniesieniu opłaty, w drodze decyzji, świadectwo kompetencji diagnosty, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie spełnia wymagania, o których mowa w art. 83h ust. 3. Opłata stanowi przychód Transportowego Dozoru Technicznego i jest wnoszona na wyodrębniony rachunek Transportowego Dozoru Technicznego.

4. Maksymalna wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3, nie może przekroczyć 100 zł.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 3, dołącza się dokumenty potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 1-3, dowód uiszczenia opłaty, o której mowa w ust. 3, oraz oświadczenie o braku prawomocnego skazania za przestępstwa, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4. Oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli o następującej treści: „Jestem świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny.”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Art. 83j. 1. W ramach wykonywanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadza:

1) kontrole doraźne na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, pod nadzorem pracownika Transportowego Dozoru Technicznego wykonuje czynności odpowiadające zakresowi przeprowadzonego badania technicznego, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, który został poddany badaniu technicznemu na tej stacji;
2) kontrolę i weryfikację wyników wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych w stacji kontroli pojazdów przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę;
3) analizę wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek;
4) analizę dokumentacji fotograficznej;
5) czynności kontrolne w zakresie prawidłowości umieszczenia cechy identyfikacyjnej;
6) kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzanie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

2. Czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego spełniający wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c.

3. Pracownicy, o których mowa w ust. 2, nie mogą:
1) prowadzić działalności niedającej się pogodzić z bezstronnością i niezależnością wykonywanych czynności kontrolnych;
2) pozostawać w takim stosunku z diagnostą, że może to wpływać na rzetelne i bezstronne wykonywanie przez nich czynności kontrolnych.

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

5. Przed przystąpieniem do czynności kontrolnych w ramach nadzoru pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego znajdujący się na terenie stacji kontroli pojazdów informują bezpośrednio przedsiębiorcę albo kierownika podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów o rozpoczęciu czynności kontrolnych, w przypadku ich obecności.

6. W ramach przeprowadzanych kontroli pracownicy Transportowego Dozoru Technicznego mają prawo:
1) żądania od przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych

nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli;

2) wstępu na teren stacji kontroli pojazdów i do pomieszczeń, gdzie są przeprowadzane badania techniczne w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów;

3) uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych.

7. Po przeprowadzeniu kontroli pracownik Transportowego Dozoru Technicznego sporządza pisemny protokół z dokonanych czynności i stwierdzonego stanu faktycznego. Protokół podpisuje kontrolowany diagnosta, który może wnieść do protokołu zastrzeżenia lub odmówić jego podpisania. W przypadku odmowy podpisania protokołu sporządza się stosowną adnotację w protokole.

8. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego w danym roku kalendarzowym obejmuje kontrolą w ramach sprawowanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych nie mniej niż 0,3 % liczby badań technicznych przeprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzedzającym.

9. W przypadku stwierdzenia podczas kontroli nieprawidłowości co do przedmiotu, zakresu lub sposobu przeprowadzenia przez diagnostę badania technicznego Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego może wydać postanowienie o obowiązku:

1) usunięcia przez diagnostę w wyznaczonym terminie stwierdzonych nieprawidłowości lub

2) ukończenia przez diagnostę w terminie 3 miesięcy od dnia wydania postanowienia warsztatów doskonalenia zawodowego.

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

1) naruszenia przez diagnostę obowiązków, o których mowa w art. 83l ust. 1 pkt 3;

2) bezskutecznego upływu terminów, o których mowa w ust. 9.

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

12. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofa świadectwo kompetencji diagnosty, w drodze decyzji, w przypadku:

1) zaprzestania spełniania przez diagnostę wymagań, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4;

2) umieszczenia cechy identyfikacyjnej niezgodnie z decyzją, o której mowa w art. 66a ust. 2;
3) rażącego naruszenia przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych.

13. Rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest:

1) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, jeżeli usterka lub kilka usterek w jednej grupie stwarza bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwu ruchu drogowego w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym;.
2) wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym bez przeprowadzenia badania technicznego;
3) przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego;
4) przeprowadzenie badania technicznego bez dostępu do centralnej ewidencji pojazdów z wyłączeniem pojazdu, o którym mowa w art. 71 ust. 3 i 4, art. 81 ust. 11a, art. 132 ust. 5;
5) odmowa poddania się czynnościom kontrolnym w ramach nadzoru.

14. W przypadku cofnięcia świadectwa kompetencji diagnosty kolejne świadectwo kompetencji diagnosty może zostać wydane diagnoście:

1) nie wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego cofnął świadectwo kompetencji diagnosty, oraz
2) po odbyciu szkolenia, o którym mowa w art. 83h ust. 3 pkt 2, oraz złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego.

15. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego informuje przedsiębiorcę i inny podmiot prowadzących stacje kontroli pojazdów, w których diagnosta przeprowadza badania techniczne, o zawieszeniu, przywróceniu oraz cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty, nie później niż w terminie 7 dni od dnia wydania decyzji.

16. Decyzjom, o których mowa w ust. 10-12, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Art. 83k. 1. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi rejestr diagnostów w systemie teleinformatycznym.

2. 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 – datę urodzenia, serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,

d) adres zamieszkania,

e) numer świadectwa kompetencji diagnosty;

2) dane dotyczące nazwy, adresu i kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony;

3) informacje o statusie wydanego diagnoście świadectwa kompetencji diagnosty.

3. W przypadku diagnosty zatrudnionego w komórce organizacyjnej lub stacji kontroli pojazdów, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1, w rejestrze diagnostów nie umieszcza się danych, o których mowa w ust. 2 pkt 2.

4. 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 do rejestru diagnostów,

2) zawieszenia, przywrócenia i cofnięcia świadectwa kompetencji diagnosty – wpisuje informacje o zawieszeniu, przywróceniu i cofnięciu w rejestrze diagnostów,

3) przekazania informacji, o których mowa w art. 83l ust. 1 pkt 3 lit. a i art. 83ae ust. 1 – aktualizuje dane w rejestrze diagnostów.

5. Rejestr diagnostów jest udostępniany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Transportowego Dozoru Technicznego w zakresie danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a i b, pkt 2 oraz w pkt 3.

Art. 83l. 1. Diagnosta jest obowiązany:

1) rzetelnie i bezstronnie wykonywać swoje obowiązki;

2) uczestniczyć co 2 lata w dwudniowych warsztatach doskonalenia zawodowego;

3) przekazywać Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego:

a) informacje o zmianie danych, o których mowa w art. 83h ust. 3 pkt 4 oraz art. 83k ust. 2 pkt 1 lit. b i d – w terminie 14 dni od wystąpienia zmiany,

b) zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego, nie później niż 14 dni po upływie dwuletniego okresu od dnia wpisu do rejestru diagnostów albo ukończenia ostatnich warsztatów doskonalenia zawodowego.

2. W przypadku gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta odstępuje od

przeprowadzenia badania technicznego i przesyła informację o powodzie odstąpienia do ewidencji.

3. Diagnosta podlega wyłączeniu od przeprowadzenia badania technicznego w przypadku gdy był świadkiem lub biegłym w postępowaniu, którego przedmiotem był badany pojazd.

Art. 83m. Organy nadzoru współpracują ze sobą w zakresie niezbędnym do prawidłowej realizacji powierzonych im zadań.”;

15) art. 84 otrzymuje brzmienie:

„Art. 84. 1. Egzaminy kwalifikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna działająca przy Dyrektorze Instytutu Transportu Samochodowego.

2. Komisja egzaminacyjna składa się z osób spełniających wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 2.

3. Za egzamin kwalifikacyjny jest pobierana opłata.

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

5. Opłata, o której mowa w ust. 3, stanowi przychód Instytutu Transportu Samochodowego.

6. Na egzaminie kwalifikacyjnym wykorzystuje się pytania egzaminacyjne pochodzące z katalogu pytań zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw transportu. Katalog pytań składa się co najmniej z 1000 pytań.

7. Katalog pytań oraz pytania wykorzystane na egzaminie kwalifikacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429 oraz z 2020 r. poz. 695).

8. Egzamin kwalifikacyjny obejmuje:

1) część teoretyczną składającą się z:

a) części testowej,

b) zadania otwartego obejmującego wiedzę i kwalifikacje kandydata na diagnostę dotyczące w szczególności obszarów mechaniki, dynamiki, dynamiki pojazdu, silników spalinowych, technologii materiałów, elektroniki, elektryki, elektronicznych układów pojazdów, technologii pojazdu, metod badania, oceny usterek, obowiązujących wymogów prawnych w zakresie homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacji informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych i

przeprowadzania badania technicznego oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązujących na terenie stacji kontroli pojazdów;

2) część praktyczną polegającą na:

a) przeprowadzeniu badania technicznego w zakresie określonym przez komisję egzaminacyjną,

b) wydaniu oceny z zakresu stanu technicznego badanego pojazdu,

c) wypełnieniu dokumentów stosowanych w przypadku badania technicznego, o którym mowa w lit. a.

9. Warunkiem przystąpienia do części praktycznej egzaminu jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej egzaminu.

10. Kandydat na diagnostę, w przypadku negatywnego wyniku części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, może zwrócić się do komisji egzaminacyjnej z wnioskiem o ponowną ocenę tej części egzaminu.

11. Jeżeli w wyniku ponownej oceny osoba egzaminowana uzyskała pozytywny wynik z części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego może przystąpić do części praktycznej egzaminu.

12. W przypadku uzyskania wyniku pozytywnego z egzaminu kwalifikacyjnego Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego wydaje zaświadczenie potwierdzające zdanie egzaminu kwalifikacyjnego.”;

16) w art. 84a:

a) w ust. 1 uchyla się pkt 2,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni w szczególności warunki techniczne pojazdów podlegających badaniu technicznemu, konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów oraz koszty wykonywania badań technicznych.”;

17) po art. 84a dodaje się art. 84b w brzmieniu:

„Art. 84b. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

1) program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego;

2) wymagania kwalifikacyjne dla członków komisji egzaminacyjnej, tryb ustalania jej składu i tryb jej pracy;

3) tryb, szczegółową formę, warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego;
4) tryb i sposób rozpatrywania wniosku o ponowną ocenę części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego;
5) szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów;
6) sposób i warunki przeprowadzania seminariów, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c;
7) sposób:
   a) postępowania z dokumentami związanymi z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych i warsztatów doskonalenia zawodowego oraz wzory stosowanych dokumentów,
   b) prowadzenia oraz okresu przechowywania dokumentacji przez ośrodki szkolenia diagnostów;
8) wzór:
   a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów,
   b) zaświadczenia potwierdzającego wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów,
   c) zaświadczenia potwierdzającego zdanie egzaminu kwalifikacyjnego,
   d) zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w seminariach;
9) wysokość opłat za:
   a) egzamin kwalifikacyjny,
   b) uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c.

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

1) osiągnięcie właściwego poziomu wiedzy i umiejętności niezbędnych do przeprowadzania badań technicznych;
2) konieczność zapewnienia sprawnego działania komisji egzaminacyjnych i właściwego doboru ich członków;
3) potrzebę zapewnienia należytych wymagań organizacyjno-technicznych do przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów;
4) zapewnienie jednolitych standardów przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego;

5) zapewnienie możliwości weryfikacji wyników części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego;
6) konieczność należytej ochrony dokumentacji związanej z prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów, egzaminów kwalifikacyjnych i warsztatów doskonalenia zawodowego;
7) konieczność ujednolicenia stosowanych dokumentów;
8) koszty związane z przeprowadzaniem szkoleń dla kandydatów na diagnostów i seminariów, o których mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, oraz zasady proporcjonalności opłat;
9) posiadanie właściwego poziomu wiedzy dla prowadzenia zajęć dydaktycznych w zakresie przeprowadzania badań technicznych.

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 nadawania diagnoście numeru ewidencyjnego;
3) wzór wniosku o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty;
4) wzór pieczątki diagnosty;
5) wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty.

4. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 3, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia:
1) potrzebę ujednolicenia dokumentów i pieczątek, w celu ułatwienia ich identyfikacji;
2) potrzebę zapewnienia ujednoliconych procedur nadawania diagnostom numerów ewidencyjnych;
3) koszty związane z wydawaniem świadectwa kompetencji diagnosty.”;

18) w art. 86 po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez podmioty, o których mowa w ust. 1, sprawują odpowiednio Minister Obrony Narodowej, minister właściwy do spraw wewnętrznych, Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szef Agencji Wywiadu, Szef Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Szef Służby Wywiadu Wojskowego, Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendant Służby Ochrony Państwa oraz Szef Krajowej Administracji Skarbowej.

3b. Do czynności kontrolnych w ramach nadzoru, przepisy art. 83j ust. 5 i 6 stosuje się odpowiednio.”

19) po art. 86a dodaje się art. 86b w brzmieniu:

„Art. 86b. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego prowadzi Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych odpowiedzialny za wymianę informacji z krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z Komisją Europejską.”;

20) w art. 129fc w ust. 1:

a) w pkt 1 wyrazy „o których mowa w art. 84 ust. 2” zastępuje się wyrazem „diagnosty”,

b) w pkt 2 wyrazy „art. 84 ust. 2b” zastępuje się wyrazami „83h ust. 4”;

21) po art. 140mb dodaje się art. 140mc i art. 140md w brzmieniu:

„Art. 140mc. 1. Przedsiębiorca i inny podmiot prowadzący stacje kontroli pojazdów, którzy wbrew obowiązkowi określonemu w art. 83ad dopuszczają do przeprowadzenia badania technicznego:

1) przez osobę niebędącą diagnostą,

2) bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub bez wymaganych warunków lokalowych

– podlegają karze pieniężnej w wysokości do 10 000 zł.

2. Nie wszczyna się postępowania w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, wobec przedsiębiorcy i innego podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów, a postępowanie wszczęte w tej sprawie umarza się, jeżeli okoliczności sprawy i dowody wskazują, że przedsiębiorca albo inny podmiot:

1) dochowali należytej staranności w realizacji obowiązków, o których mowa w art. 83ad, lub

2) nie mieli wpływu na powstanie naruszenia.

Art. 140md. Diagnosta, który wbrew obowiązkowi określonemu w art. 83h ust. 2 przeprowadza badanie techniczne:

1) niezgodnie z określonym przedmiotem, zakresem lub sposobem jego przeprowadzenia,

2) bez użycia wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego

– podlega karze pieniężnej w wysokości do 2000 zł.”;

22) w art. 140n:

a) w ust. 1 po wyrazach „140m-140mb,” dodaje się wyrazy „art. 140mc ust. 1 i art. 140md,”,

b) w ust. 2a wyrazy „140ma i art. 140mb” zastępuje się wyrazami „140ma, art. 140mb i art. 140mc ust. 1”,

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

„2b. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140md, nakłada Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, o czym informuje do 5. dnia następnego miesiąca właściwego miejscowo naczelnika urzędu skarbowego według siedziby Transportowego Dozoru Technicznego .”,

d) w ust. 3a wyrazy „140ma i art. 140mb” zastępuje się wyrazami „140ma, art. 140mb i art. 140mc ust. 1”,

e) po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu:

„3b. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140md, stanowią dochód budżetu państwa.”,

f) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Do kar pieniężnych, o których mowa w art. 140m–140mb, art. 140mc ust. 1 i art. 140md w zakresie nieuregulowanym w ustawie, stosuje się odpowiednio przepisy działu IVa Kodeksu postępowania administracyjnego.”,

g) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Kary pieniężne, o których mowa w art. 140m-140mb, art. 140mc ust. 1 i art. 140md podlegają przymusowemu ściągnięciu w trybie określonym w przepisach ustawy z dnia 17 czerwca 1966 r. o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1426, 1428, 1565, 2122, 2123, 2127, 2255, 2320 oraz z 2021 r. poz. 255) w art. 23 w ust. 1 po pkt 16g dodaje się pkt 16h w brzmieniu:

„16h) opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uiszczonej przez właściciela lub posiadacza pojazdu;”.

Art. 3. W ustawie z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1406, 1492, 1565, 2122, 2123, 2320 oraz z 2021 r. poz. 11 i 255) w art. 16 w ust. 1 po pkt 19g dodaje się pkt 19h w brzmieniu:

„19h) opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o której mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087, 1517 oraz z 2021 r. poz. 54), uiszczonej przez właściciela lub posiadacza pojazdu;”.

Art. 4. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 272) w art. 61 po ust. 1 dodaje się ust. 1a-1d w brzmieniu:

„1a. TDT otrzymuje dotację celową z budżetu państwa na dofinansowanie realizacji zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i ust. 2, art. 83j ust. 1 i art. 86b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, pomniejszoną o przychody uzyskane w poprzednim roku kalendarzowym z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o których mowa w art. 83 ust. 1, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, o których mowa w art. 83i ust. 3 oraz opłat za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 83e ust. 4 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

1b. Dyrektor TDT składa w terminie do dnia 31 marca każdego roku do ministra właściwego do spraw transportu wniosek o udzielenie dotacji, wskazując kwotę dotacji, o jaką wnosi, oraz uzasadnienie.

1c. Na podstawie oceny wniosku, o którym mowa w ust. 1b, minister właściwy do spraw transportu udziela dotacji i określa jej wysokość albo odmawia jej udzielenia, o czym zawiadamia na piśmie Dyrektora TDT.

1d. Dyrektor TDT przedstawia w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne rozliczenie z otrzymanej w poprzednim roku budżetowym dotacji zawierające rzeczywiste koszty poniesione przez TDT na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i ust. 2, art. 83j ust. 1 i art. 86b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym oraz kopię raportu z przeprowadzonego badania sprawozdania finansowego, zawierającego opinię biegłego rewidenta w zakresie rozliczenia dotacji.

1e. Kwota dotacji nie może przewyższać różnicy pomiędzy rzeczywistymi kosztami poniesionymi przez TDT na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i ust. 2, art. 83j ust. 1 i art. 86b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, a przychodami z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, o których mowa w art. 83 ust. 1, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, o których mowa w art. 83i ust. 3 oraz opłat za uczestnictwo w seminariach, o których mowa w art. 83e ust. 4 lit. b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, w poprzednim roku kalendarzowym.

1f. Do uzyskiwania dotacji z budżetu państwa w 2021 roku na dofinansowanie realizacji zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i ust. 2, art. 83j ust. 1 i art. 86b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, nie stosuje się ust. 1e.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1252 i 2255) w art. 12 w ust. 1 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) art. 75a, art. 83 ust. 2 oraz art. 83f ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695, 1087, 1517 oraz z 2021 r. poz. 54);”.

Art. 6. Do kontroli stacji kontroli pojazdów, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 7. 1. Uprawnienia wydane diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i uprawniają do przeprowadzania badań technicznych do dnia wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, z zastrzeżeniem ust. 12.

2. Diagności, którzy posiadają uprawnienia, o których mowa w ust. 1, są obowiązani do odbycia, w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego.

3. Zakres tematyczny pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego, o których mowa w ust. 2, uwzględnia nowe elementy programu szkoleń dla kandydatów na diagnostów wymagane zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 84b ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1.

4. Diagności, którzy w dniu wejścia w życia niniejszej ustawy posiadają uprawnienia, o których mowa w ust. 1, do wykonywania ograniczonego zakresu badań technicznych, powinni w okresie 24 miesięcy od dnia jej wejścia w życie uzupełnić posiadane uprawnienia przez zdanie egzaminu kwalifikacyjnego dla diagnostów uzupełniających uprawnienia. Do uzupełnienia posiadanych uprawnień stosuje się przepisy dotychczasowe.

5. Diagności, o których mowa w ust. 4, którzy nie uzupełnili posiadanych uprawnień w okresie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, mogą przeprowadzać badania techniczne wyłącznie na podstawowej stacji kontroli pojazdów.

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

7. Osoby, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy złożyły wniosek o egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów, mogą przystąpić do tego egzaminu. Egzamin ten przeprowadza się na podstawie przepisów dotychczasowych. Do osób, które zdały egzamin kwalifikacyjny, stosuje się przepis ust. 6.

8. Zaświadczenia o ukończeniu szkolenia wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność.

9. Do postępowań w sprawie wydania uprawnień diagnostom:

1) wszczętych a niezakończonych przez starostę do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy,
2) prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku osób, które uzyskują uprawnienia zgodnie z ust. 6 i 7

– stosuje się przepisy dotychczasowe z tym, że postępowania te prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

10. Do postępowań w sprawie cofnięcia uprawnień diagnostom:

1) wszczętych a niezakończonych przez starostę do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy,
2) prowadzonych po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy – w przypadku diagnostów, którzy wykonują badania techniczne na podstawie tych dokumentów

– stosuje się przepisy dotychczasowe, z tym że postępowania te prowadzi Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

11. Starosta przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego akta spraw, o których mowa w ust. 9 pkt 1 i ust. 10 pkt 1, niezwłocznie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

12. Osoby, które uzyskają uprawnienia diagnosty po dniu wejścia w życie niniejszej ustawy zgodnie z ust. 6 i 7, są obowiązane do odbycia pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego w okresie 24 miesięcy od dnia uzyskania tych uprawnień.

13. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego po odbyciu pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego w przypadkach, o których mowa w ust. 2 i 12, wydaje diagnoście, na jego wniosek, w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku, świadectwo kompetencji diagnosty, nadaje mu numer ewidencyjny, wpisuje go do rejestru diagnostów oraz wydaje mu zaświadczenie o wpisie do rejestru diagnostów. Do wniosku dołącza się zaświadczenie o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego. Wpis jest zwolniony z opłat.

14. Starosta, który wydał albo cofnął diagnoście uprawnienie, przekazuje Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej wykaz w postaci elektronicznej zawierający imię i nazwisko diagnosty, jego numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu

potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, datę urodzenia, numer uprawnienia, zakres uprawnienia, datę wydania uprawnienia albo datę cofnięcia uprawnienia, w przypadku uprawnień wydanych albo cofniętych:

1) do dnia ogłoszenia niniejszej ustawy – w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia niniejszej ustawy;
2) po dniu ogłoszenia niniejszej ustawy do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – niezwłocznie, nie później niż w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 8. Do postępowań w sprawach nakładania kar pieniężnych, wszczętych a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy ostateczną decyzją, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 9. Pojazdy zabytkowe zarejestrowane na podstawie przepisów dotychczasowych uznaje się za spełniające wymagania, o których mowa w art. 2 pkt 39 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 10. 1. Do dnia 31 grudnia 2021 r. wykładowcy prowadzący szkolenia dla kandydatów na diagnostów lub warsztaty doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów są zwolnieni z obowiązku, o którym mowa w art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c ustawy zmienianej w art. 1.

2. Pierwsze seminaria dla wykładowców, o których mowa w ust. 1, Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego przeprowadzają nie później niż do dnia 30 czerwca 2021 r.

Art. 11. Tworzy się Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych.

Art. 12. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 84a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 84a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie dłużej niż przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy i mogą być zmieniane na podstawie przepisów dotychczasowych.

Art. 13. 1. W latach 2021–2030 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym wejścia w życie niniejszej ustawy wynosi 219 619 228,00 zł, z tym że w:

1) 2021 r. – 32 464 648,00 zł;
2) 2022 r. – 20 588 763,00 zł;

3) 2023 r. – 19 075 416,00 zł;
4) 2024 r. – 19 502 986,00 zł;
5) 2025 r. – 20 281 744,00 zł;
6) 2026 r. – 20 451 972,00 zł;
7) 2027 r. – 20 933 955,00 zł;
8) 2028 r. – 22 082 349,00 zł;
9) 2029 r. – 21 870 533,00 zł;
10) 2030 r. – 22 366 862,00 zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków określonego w ust. 1 wprowadza się mechanizm korygujący polegający na ograniczeniu wydatków przeznaczonych na sfinansowanie zadań wynikających z ustawy.

3. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, oraz w razie potrzeby wdraża mechanizm korygujący.

Art. 14. Pierwszy plan finansowy Transportowego Dozoru Technicznego uwzględniający skutki wejścia w życie niniejszej ustawy sporządzany jest w terminie 21 dni od dnia wejścia w życie ustawy i przedstawiany do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Art. 15. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Aktualnie obowiązujący w Polsce system przeprowadzania badań technicznych pojazdów określony w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą", jest oparty na regulacjach Unii Europejskiej (UE), tj. *dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep*, zwanej dalej „dyrektywą 2009/40/WE".

W dniu 29 kwietnia 2014 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej opublikowana została *dyrektywa 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, z późn. zm.), zwana dalej „dyrektywą 2014/45/UE". Dyrektywa 2014/45/UE powinna zostać wdrożona do prawa polskiego do dnia 20 maja 2017 r., natomiast stosowana powinna być od dnia 20 maja 2018 r. Podkreślenia wymaga, że 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 ramy dla ustanowienia prawidłowego i sprawnego systemu funkcjonowania badań technicznych pojazdów.

Jednocześnie dyrektywa 2014/45/UE daje państwom członkowskim UE możliwość zaostrzenia 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.

W związku z powyższym, w celu prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE proponuje się rozwiązania przewidujące stworzenie spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów, mającego zapewnić wysoki poziom badań technicznych i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również umożliwiać sprawne reagowanie, eliminowanie i zapobieganie nieprawidłowościom związanym z przeprowadzaniem badań technicznych i prowadzeniem działalności w tym zakresie.

Projekt zawiera szereg rozwiązań, których przyjęcie zapewni pełne i prawidłowe wdrożenie dyrektywy 2014/45/UE, tj.:

1) przeprowadzenie zmian w zakresie sprawowanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych;
2) wprowadzenie zmian w celu stworzenia spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów, mającego na celu zapewnienie wysokiego poziomu jakości przeprowadzonych badań technicznych pojazdów i bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również umożliwiającego sprawne reagowanie na wszelkie nieprawidłowości związane z prowadzeniem działalności w zakresie badań technicznych, niezwłoczne ich eliminowanie i zapobieganie pojawianiu się ich w przyszłości;

3) stworzenie nowego systemu prowadzenia szkoleń dla diagnostów (wstępnych i okresowych);
4) ustanowienie organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów oraz uregulowanie kwestii działalności tych ośrodków, mając na względzie konieczność zapewnienia i utrzymania wysokiego poziomu szkoleń diagnostów;
5) wprowadzenie zmian w zakresie egzaminowania i nadawanie uprawnień diagnostom;
6) wyznaczenie krajowego punktu kontaktowego odpowiedzialnego za wymianę informacji z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską.

Mając na względzie fakt, że system badań technicznych w Polsce wymaga przebudowy, to wprowadzenie powyższych rozwiązań jest niezbędne z uwagi na podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a w konsekwencji prawidłowego osiągnięcia celów, w zakresie minimum implementacyjnego, jakie wyznaczają nam przepisy unijne.

Zawarcie w ustawie przepisów uwzględniających powyższe aspekty wprowadzi zmiany o charakterze prawno-instytucjonalnym, takie jak:
- wyznaczenie organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczenia cechy identyfikacyjnej oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu mającego wpływ na poprawę jakości badań technicznych, tj. organu zarządzającego systemem prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów – Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego,
- wprowadzenie instrumentów oddziaływania przez organ nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów i organ sprawujący nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów np. kontrole doraźne przedsiębiorców i innych podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów, wprowadzenie instytucji ponownego badania technicznego w przypadku nieprawidłowości lub wątpliwości,
- stworzenie centralnego rejestru diagnostów zapewniającego prawidłowy nadzór i możliwość szybkiego reagowania na ujawnione nieprawidłowości,
- stworzenie nowego systemu szkolenia kandydatów na diagnostów, a także warsztatów doskonalenia zawodowego,
- wyznaczenie Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego jako organu prowadzącego krajowy punkt kontaktowy do spraw badań technicznych odpowiedzialnego za wymianę informacji z punktami kontaktowymi innych państw członkowskich UE oraz z Komisją Europejską,
- wyznaczenie starosty jako organu sprawującego nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia i prowadzenie rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

Warunki techniczne pojazdów

W **art. 2 pkt 39** zmieniona została definicja „pojazdu zabytkowego”. Zmiana ww. definicji była konieczna, ponieważ kategoria pojazdów historycznych przyjęta przez dyrektywę

2014/45/UE różni się zakresem od kategorii pojazdów zabytkowych przyjętej na gruncie obecnie obowiązującego krajowego prawodawstwa, w związku z czym niezbędne było jej dostosowanie do definicji wynikającej z ww. dyrektywy.

Mając na uwadze, że projekt ustawy wprowadza nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczenia cechy identyfikacyjnej oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, co przedkłada się na wszystkie aspekty związane z czynnościami jakie wykonuje diagnosta, zasadnym jest wskazanie wprost w **art. 66a w ust. 3a** kompetencji diagnosty jaką jest umieszczenie cechy identyfikacyjnej. Informacje o stacjach kontroli pojazdów, w których możliwe jest umieszczenie cechy identyfikacyjnej, zamieszczane są w decyzji o nadaniu cech identyfikacyjnych wydawanej przez starostę właściwego w sprawach rejestracji pojazdu.

System badań technicznych pojazdów

Projektowane przepisy służą także osiągnięciu celu postawionego przez Komisję Europejską, jakim jest „wizja zero" zakładająca, że państwa UE 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, powodujących obrażenia lub śmierć. W konsekwencji polski system badań technicznych wymaga zmian.

Jako organ właściwy do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu został wyznaczony Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Organ ten kieruje Transportowym Dozorem Technicznym, zwanym dalej „TDT", który jest państwową osobą prawną podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu. Dyrektor TDT już obecnie jest organem właściwym w sprawach homologacji pojazdów, posiada więc niezbędną wiedzę i doświadczenie w kwestiach związanych z warunkami technicznymi pojazdów. Od 2004 r. Dyrektor TDT wykonuje sprawdzenia stacji kontroli pojazdów w zakresie zgodności warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów.

W wyniku przeprowadzonego sprawdzenia wydaje w drodze decyzji administracyjnej poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych, które jest jednym z niezbędnych dokumentów koniecznych do podjęcia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Ponadto Dyrektor TDT, zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, jest upoważniony do powoływania komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzamin kwalifikacyjny dla kandydatów na diagnostów i diagnostów

rozszerzających swoje uprawnienia. Dodatkowo, Dyrektor TDT podpisuje porozumienia z organami nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, tj. starostami, w zakresie powierzenia Dyrektorowi TDT czynności kontrolnych w ramach sprawowanego nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów.

TDT jako państwowa osoba prawna spełnia również warunki określone przez dyrektywę 2014/45/UE, dlatego zasadne jest, aby czynności kontrolne w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu przeprowadzała jednostka posiadająca odpowiednią wiedzę i doświadczenie w sprawach badań technicznych pojazdów oraz nadzoru nad infrastrukturą przeprowadzającą ww. badania. W związku z czym, powierzenie TDT w części spraw związanych z systemem badań technicznych pojazdów jest rozwiązaniem optymalnym i gwarantującym pełną realizację zasadniczego celu dyrektywy 2014/45/UE, jakim jest stworzenie jednolitego i efektywnego systemu badań technicznych pojazdów, zapewniającego bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego oraz odpowiedni poziom ochrony środowiska naturalnego.

Zmiana brzmienia **art. 72 ust. 3** ustawy jest związana ze zmianą definicji pojazdu zabytkowego. Przy rejestracji pojazdu zabytkowego wymagane jest przedłożenie dokumentów potwierdzających spełnienie warunków przez ten pojazd, określonych w art. 2 pkt 39 ustawy. Mając na względzie, że obecnie rzeczoznawca samochodowy uznaje pojazd mający co najmniej 25 lat za unikatowy, zasadne jest przedstawienie przy rejestracji pojazdu zabytkowego pisemnej opinii rzeczoznawcy samochodowego. Opinia rzeczoznawcy samochodowego będzie dokumentem potwierdzającym, że pojazd ma co najmniej 30 lat, jego typ nie jest już produkowany i nie dokonano w nim zasadniczych zmian konstrukcyjnych.

Zadania nałożone na Dyrektora TDT projektowaną ustawą spowodowały konieczność zmian w **art. 80b i art. 80ba.** Zmiana brzmienia art. 80b ust. 1 pkt 10 ma na celu zapewnienie kompletności danych gromadzonych w ewidencji a także niezbędnych dla realizacji ustawowych zadań poszczególnym podmiotom, w tym wskazywanemu jako organ nadzorujący prawidłowość przeprowadzanych badań Dyrektorowi TDT. Uzupełnienie ewidencji o dane dotyczące innych czynności diagnosty pozwoli również odnotować fakt wykonania przez diagnostę badania pojazdu przystosowanego do ciągnięcia przyczepy (wyposażonego w hak) lub też odnotować czynność nabicia cechy identyfikacyjnej.

W związku z tym, że w centralnej ewidencji pojazdów będą gromadzone informacje o diagnostach, w tym informacje o uprawnieniach diagnosty do wykonywania badań technicznych niezbędne jest również wskazanie dat obowiązywania statusu uprawnień np. daty cofnięcia uprawnień lub ich zawieszenia, a także daty ich przywrócenia. Wskazane byłoby również przekazywanie do centralnej ewidencji pojazdów przyczyny cofnięcia uprawnienia. Wobec powyższego, zaistniała konieczność zmiany **art. 80b ust. 2**.

Zmiany te umożliwiają Dyrektorowi TDT realizowanie ustawowych zadań, jakie wynikają z dyrektywy 2014/45/UE (umieszczanie i przekazywanie określonych danych w i do centralnej ewidencji pojazdów). Jednocześnie proponowane przepisy dostosowują obecne

już regulacje w zakresie centralnej ewidencji pojazdów w ten sposób, iż uwzględniają Dyrektora TDT jako podmiot prowadzący rejestr diagnostów. Proponowane przepisy uwzględniają Dyrektora TDT jako podmiot obowiązany do wprowadzania danych o diagnostach do centralnej ewidencji pojazdów.

W związku z tym, że Dyrektor TDT w przypadku wydania świadectwa kompetencji diagnosty nadaje diagnoście numer ewidencyjny, wymagana była zmiana **art. 80be ust. 1 pkt 8**.

W zakresie systemu badań technicznych pierwszą zmianą jest wprowadzenie obowiązku dokumentowania fotograficznego obecności pojazdu na badaniach technicznych i przechowywania tej dokumentacji przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania przez dodanie w **art. 81 ust. 12b**. Takie rozwiązanie pozwoli na identyfikację i weryfikację, czy dany pojazd faktycznie został poddany badaniu technicznemu. Za niezbędną uznano dokumentację fotograficzną całej bryły pojazdu z dwóch przekątnych z przodu i z tyłu tj. łącznie dwa zdjęcia oraz wskazanie drogomierza w dniu przeprowadzenia badania technicznego. Dokumentacja fotograficzna będzie również zawierała informacje dotyczące daty i godziny wykonania zdjęć. Wyznaczony okres pięciu lat jest równoznaczny z okresem przechowywania danych i informacji z rejestru badań technicznych prowadzonego z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego przez podmiot prowadzący stację kontroli pojazdów. Projekt ustawy pozostawia przedsiębiorcy prowadzącemu stację kontroli pojazdów dowolność w sposobie przechowywania zdjęć. Wprowadzenie dodatkowych wymagań prowadziłoby tylko i wyłącznie do generowania kosztów, a koszty powinny być współmierne do osiągniętego celu.

Z dokumentacji takiej można zidentyfikować osobę (właściciela pojazdu), poprzez wykonane zdjęcia np. tablic rejestracyjnych dlatego stosownie do **ust. 12c** po upływie okresu przechowywania, dokumentacja fotograficzna jest niszczona przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów w sposób uniemożliwiający identyfikację pojazdu, którego dotyczyła.

W świetle przestrzegania terminów badań technicznych określonych w art. 81, należy zauważyć wprowadzenie w **art. 81 ust. 14a** istotnego z punktu widzenia użytkowników pojazdów. Przepis wprowadza możliwość dokonania okresowego badania technicznego w terminie nie wcześniejszym niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego. Wówczas termin następnego okresowego badania technicznego zostanie uznany za badanie techniczne wykonane w wyznaczonej dacie. W takim przypadku właściciel lub posiadacz pojazdu przedstawiający pojazd z przyczyn niezależnych (np. wyjazd) do 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego, nie traci dotychczasowego wyznaczonego terminu badania technicznego. Powyższy przepis jest zrealizowaniem reguły elastyczności, o której mowa w preambule dyrektywy 2014/45/UE wobec podmiotów, które będą przestrzegały wyznaczonych terminów badań. Zgodnie z akapitem dwudziestym preambuły dyrektywy „aby zapewnić posiadaczom dowodu rejestracyjnego i użytkownikom pojazdów określony margines elastyczności, państwa członkowskie powinny mieć możliwość określenia kilkutygodniowego terminu, w ramach którego przeprowadzane mają być badania zdatności do ruchu drogowego". Jednocześnie wykonanie okresowego badania technicznego

wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania technicznego oraz po wyznaczonej dacie badania technicznego powoduje, że termin następnego badania technicznego liczy się od daty przeprowadzenia tego badania.

Efektem dodania **art. 81c** jest wprowadzenie nowego rozwiązania dla właścicieli lub posiadaczy pojazdów, jakim jest możliwość przeprowadzenia „ponownego badania technicznego pojazdu". W przypadkach gdy w ocenie właściciela lub posiadacza pojazdu zaistnieje podejrzenie, iż ww. badanie zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa, można skorzystać z takiej procedury. W takim przypadku diagnosta w obecności pracownika TDT posiadającego uprawnienia diagnosty, przeprowadzi badanie weryfikujące budzący wątpliwość wynik badania technicznego uprzednio przeprowadzonego. Pracownik TDT decyduje, czy badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa. Ponowne badanie zostanie przeprowadzone na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne. 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.

Projekt zakłada, że właściciel lub posiadacz pojazdu może wystąpić do Dyrektora TDT z wnioskiem o przeprowadzenie ponownego badania technicznego na stacji kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie techniczne w terminie 2 dni roboczych od dnia przeprowadzenia tego badania. W takim przypadku właściciel lub posiadacz pojazdu powinien zgłosić diagnoście zastrzeżenia do przeprowadzonego badania technicznego bezpośrednio po jego wykonaniu. Diagnosta wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym i wpisuje zgłoszone zastrzeżenia w jego treści. Takie rozwiązanie umożliwiające zgłoszenie zastrzeżeń do badania technicznego wyłącznie po jego wykonaniu pozwoli na możliwość weryfikacji w momencie powstania rozbieżności w ocenie stanu technicznego pojazdu i jednocześnie nie pozwoli właścicielowi lub posiadaczowi pojazdu na wykonanie w międzyczasie naprawy oraz umożliwi diagnoście obronę przed zarzutami. Następnie Dyrektor TDT uzgadnia z właścicielem lub posiadaczem pojazdu termin przeprowadzenia ponownego badania technicznego za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej. Takie rozwiązanie wychodzi zarówno naprzeciw właścicielom lub posiadaczom pojazdu, jak również pozwala zaplanować działania pracowników TDT z pionu nadzoru. Jeżeli zostaną stwierdzone naruszenia prawa, diagnosta wydaje nowe zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu. Zaproponowane rozwiązanie wychodzi naprzeciw realizacji art. 13 ust. 6 dyrektywy 2014/45 zgodnie z którym „Wyniki badania zdatności 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". Jednakże, zgodnie z obecnie obowiązującą procedurą przeprowadzania badania technicznego po zakończeniu przeprowadzania badania technicznego pojazdu to diagnosta niezwłocznie dokonuje wpisu o wyniku tego badania do rejestru badań technicznych pojazdów, wprowadza dane do centralnej ewidencji pojazdów a także dokonuje wpisu terminu następnego badania technicznego do dowodu rejestracyjnego pojazdu, o ile jest dostępny, oraz wydaje zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu

technicznym pojazdu. Dlatego w tym przypadku nie było możliwe powierzenie ostatniej czynności pracownikowi TDT posiadającego uprawnienia diagnosty. Projektodawca dla zabezpieczenia interesu osób przeprowadzających ponowne badanie techniczne przewidział także możliwość przeprowadzenia ponownego badania technicznego przez innego zatrudnionego na stacji kontroli pojazdów diagnostę w przypadku nieobecności diagnosty, który wykonał pierwotne badanie techniczne.

Należy zwrócić szczególną uwagę, że właściciel lub posiadacz pojazdu nie ponosi kosztów ponownego badania technicznego jeżeli zostaną stwierdzone nieprawidłowości w sposobie przeprowadzenia badania przez diagnostę zatrudnionego na podstawowej lub okręgowej stacji kontroli pojazdów w przypadku przeprowadzenia ponownego badania technicznego . Koszt będzie pokrywał przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, na której zostało przeprowadzone badanie.

Natomiast właściciele lub posiadacze pojazdów pokrywają koszt takiego badania w przypadku braku stwierdzenia nieprawidłowości w sposobie przeprowadzenia badania.

W tym miejscu wskazać należy, że dyrektywa 2014/45/UE podkreśla, iż użytkownik powinien mieć możliwość przeprowadzenia sprawdzającego badania technicznego. Stwarzając możliwość skierowania pojazdu na sprawdzające badanie techniczne przeprowadzane w obecności pracownika niezależnego podmiotu, jakim jest TDT (wykonujący jednocześnie czynności kontrolne w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych), dajemy narzędzie do wyjaśnienia wątpliwości pozwalających na dopuszczenie lub wyeliminowanie z ruchu drogowego pojazdów stwarzających zagrożenie dla bezpieczeństwa i środowiska naturalnego. W przypadku stwierdzenia, że badanie techniczne zostało przeprowadzone w stacji kontroli pojazdów niezgodnie z przepisami prawa, koszt ponownego badania technicznego pokrywa przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów. Dolegliwość finansowa w postaci uiszczenia opłaty przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów wyeliminuje szerzenia się takiego rodzaju naruszeń.
Nowe wprowadzenie do wyliczenia w **art. 83 ust. 1** wskazuje opłaty, jakie powinien uiścić posiadacz lub właściciel pojazdu przed przeprowadzeniem badania technicznego. Zmiana w tym zakresie wynika z wprowadzenia nowego rodzaju opłaty – opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie. Dolegliwości finansowe o charakterze bezpośrednim i niezwłocznym mogą pozytywnie wpłynąć na przestrzeganie wyznaczonych terminów badań technicznych. Projekt ustawy zakłada możliwość przeprowadzenia badania technicznego w ciągu 30 dni od wyznaczonej daty bez konieczności uiszczenia tej opłaty. Opłata ta nie będzie pobierana w odniesieniu do pojazdów, którym termin badania okresowego upłynął w okresie czasowego wycofania z ruchu. Mając na względzie szkody komunikacyjne skutkujące dużym zakresem uszkodzeń pojazdów, które mogą powodować długi okres oczekiwania na wymagane części zamienne, bądź naprawę elementów pojazdu istotnych dla odtworzenia pojazdu, zgodnie z warunkami homologacyjnymi tak, aby pojazd spełniał wszystkie warunki techniczne zaproponowano, że opłata za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie nie będzie również pobierana w przypadku, gdy wyznaczony termin badania technicznego upłynął w okresie uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, a pojazd został poddany

dodatkowemu badaniu technicznemu albo w przypadku uszkodzenia pojazdu stanowiącego szkodę istotną.

W przypadku wykonania badania technicznego po upływie 30 dni po wyznaczonej dacie pobiera się dodatkową opłatę w wysokości odpowiadającej 100% wysokości opłaty za przeprowadzenie badania technicznego. W **ust. 1ab** wyżej wymienionego artykułu zostało wskazane, iż obowiązek pobierania opłaty ciąży na przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów. Zaproponowano, aby opłata za przeprowadzenie badanie technicznego po terminie będzie stanowiła przychód TDT, a obowiązany do jej odprowadzania będzie przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów. W przypadku, gdy kwota pobranych w poprzednim roku kalendarzowym opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie przekroczy kwotę kosztów poniesionych przez TDT na dany rok na realizację zadań wynikających z nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów, kwota nadwyżki stosownie do **ust. 1ae** będzie stanowiła dochód budżetu państwa. Kwota nadwyżki powinna zostać przekazana w terminie do dnia 31 marca następnego roku kalendarzowego. Obowiązki przedsiębiorcy oraz czynności związane z odprowadzaniem opłaty, w tym sporządzania sprawozdania, zostały określone w **ust. 1af.** W **ust. 1ag** jednoznacznie wskazano, że sprawozdania są przekazywane elektronicznie. Umożliwi to przedsiębiorcom przekazywanie sprawozdań bez konieczności kontaktu bezpośredniego z TDT bądź pocztą.

Mając na uwadze konieczność pozyskania środków na zadania wynikające z nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów, zasadne jest wprowadzenie nowej opłaty. Jednakże, przede wszystkim jest to istotne rozwiązanie, które ma na celu zdyscyplinowanie właścicieli i posiadaczy pojazdów do przedstawiania pojazdów do badania technicznego w wyznaczonym terminie. Aktualnie poruszanie się po drogach pojazdem z nieważnym badaniem technnicznym jest przesłanką do zastosowania przez organ kontroli ruchu drogowego przewidzianych przepisami sankcji, jednak to funkcjonariusz reprezentujący ten organ ocenia zachowanie sprawcy wykroczenia i towarzyszące temu okoliczności, mające wpływ na takie zachowanie. Zgodnie z art. 132 ust. 1 pkt 2 ustawy policjant, funkcjonariusz Straży Granicznej albo funkcjonariusz Służby Celno-Skarbowej może zatrzymać dowód rejestracyjny w razie stwierdzenia, że pojazd nie został poddany badaniu technicznemu w wyznaczonym terminie. Jest to sankcja jedynie o charakterze administracyjnym. Mając na względzie powyższe zdecydowano, że wysokość opłaty za przeprowadzone badanie techniczne po wyznaczonej dacie wyrażona jako dwukrotny wzrost stawki za badania techniczne zostanie uznana jako sankcja dotkliwa, która będzie miała jednocześnie skutek mobilizujący do przeprowadzenia badania technicznego.

Podwyższenie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie jest również spowodowane zwiększeniem liczby pojazdów poruszających się z nieważnymi badaniami technicznymi. Z informacji uzyskanych z Ministerstwa Cyfryzacji wynika, że liczba pojazdów w Polsce, które nie posiadają ważnych badań technicznych pojazdów wyniosła, według stanu centralnej ewidencji pojazdów, na dzień 31 grudnia w 2018 r. ok. 17% pojazdów, a na dzień 31 grudnia 2019 r. ok. 22% pojazdów.

Ponadto za wprowadzeniem dwukrotnego wzrostu stawki za przeprowadzone badanie techniczne po wyznaczonej dacie przemawiają dane z kontroli drogowej przeprowadzanej przez Inspekcję Transportu Drogowego w latach 2017-2019. W 2017 r. Inspekcja Transportu Drogowego zatrzymała 10 521 dowodów rejestracyjnych na 287 718 przeprowadzonych kontroli stanu technicznego pojazdów i zespołów pojazdów. W 2018 r. Inspekcja Transportu Drogowego skontrolowała 250 344 pojazdów i zespołów pojazdów, podczas których zatrzymała 9 579 dowodów rejestracyjnych. Natomiast w 2019 r. liczba zatrzymanych dowodów rejestracyjnych wyniosła 6 116 spośród 214 680 przeprowadzonych kontroli stanu technicznego pojazdów i zespołów pojazdów.

Powyższe dane jednoznacznie wskazują, że stan techniczny pojazdów poruszających się po drogach wymaga bezpośrednich interwencji w postaci sankcji finansowych mobilizujących do przestrzegania przepisów związanych z okresowymi badaniami technicznymi. Zakłada się, że nowe przepisy wpłyną na terminowość przedstawiania pojazdu do badań technicznych. Wprowadzenie opłat za nieterminowe przeprowadzenie badań wpłynie na znaczne ograniczenie niebezpiecznego z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonywania badań po terminie.

Następnie w **ust. 1ah–1aj** określono procedurę postępowania w przypadku nieterminowego przekazywania opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

Dyrektor TDT został zobowiązany w **ust. 1ak** do przekazania ministrowi właściwemu do spraw transportu rocznego sprawozdania, w terminie do dnia 1 marca każdego roku. Mając na uwadze, że wysokość dotacji z budżetu państwa w danym roku będzie stanowiła różnicę pomiędzy planowanymi kosztami realizacji nowych zadań TDT w danym roku a kwotą uzyskanych wpływów przez TDT w poprzednim roku kalendarzowym z opłat za przeprowadzenie badania techniczne po wyznaczonej dacie, opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz opłaty za uczestnictwo w seminariach, Dyrektor TDT w sprawozdaniu przedkłada informacje o wysokości środków otrzymanych z tytułu wyżej wymienionych opłat oraz o rzeczywistych kosztach poniesionych przez TDT na realizację zadań nałożonych niniejszym projektem.

Posiadacz lub właściciel pojazdu uiszcza opłaty przed przeprowadzeniem badania technicznego. Jednakże, w **ust. 1al** wprowadzono wyjątek dotyczący uiszczania opłaty w przypadku ponownego badania technicznego. Ze względu na fakt, że celem ponownego badania technicznego jest stwierdzenie czy wystąpiły naruszenia w trakcie przeprowadzania badania technicznego, opłatę za przeprowadzenie badania technicznego oraz opłatę ewidencyjną uiszcza się po przeprowadzonym badaniu technicznym.

Zgodnie z proponowaną w **art. 83 ust. 1e** nową delegacją ustawową, minister właściwy do spraw transportu określi w drodze aktu wykonawczego wszelkie szczegółowe kwestie związane z pobieraniem, uiszczaniem, ewidencjonowaniem i odprowadzaniem opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, w tym odsetek za zwłokę od tych opłat.

Stosownie do obowiązującego brzmienia art. 83 ust. 2a pkt 1 ustawy, stację kontroli pojazdów mogą prowadzić podmioty niebędące przedsiębiorcami, m.in. szkoła lub centrum

kształcenia, kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów. Sformułowanie centrum kształcenia jest nieprecyzyjne i nie występuje w *ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe* (Dz. U. z 2020 r. poz. 910, z późn. zm.). W związku z tym, zmiana **art. 83 ust. 2a pkt 1** polega na doprecyzowaniu podmiotów niebędących przedsiębiorcami, które mogą prowadzić stację kontroli pojazdów.

Wyposażenie i przyrządy wykorzystywane do badań technicznych w stacjach kontroli pojazdów powinny spełniać wymogi określone dla przeprowadzania badań technicznych, dlatego przedsiębiorca prowadzący stację kontroli został obowiązany w **art. 83ad** do zapewnienia diagnostom przeprowadzania badań technicznych przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego oraz w wymaganych warunkach lokalowych.

Ponadto **art. 83ae** nakłada na przedsiębiorców obowiązek przekazywania informacji o zatrudnieniu albo ustaniu zatrudnienia diagnosty, nie później niż w terminie 7 dni od dnia zaistnienia tego zdarzenia za pomocą systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów. Dostęp Dyrektora TDT do tych informacji zostanie zapewniony przez funkcjonalność centralnej ewidencji pojazdów. Informacje te mają istotne znaczenie, ponieważ stanowić mogą jeden z elementów wpływających na ważność wpisu do rejestru diagnostów. Dyrektor TDT może dokonać sprostowania z urzędu wpisu zawierającego oczywiste błędy lub niezgodności ze stanem faktycznym. Obowiązek ten nie dotyczy diagnostów przeprowadzających badania techniczne w komórkach organizacyjnych lub na stacjach kontroli pojazdów prowadzonych przez służby, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1 ustawy.

W preambule dyrektywy pojawia się pojęcie obiektywizmu i wysokiej jakości badań technicznych, jak również w jej art. 12 ust. 2, zgodnie z którym „stacje kontroli pojazdów powinny zapewniać obiektywność i wysoką jakość badań technicznych pojazdów". Projektodawca zdecydował, iż te cechy powinny dotyczyć diagnostów. Jednocześnie art. 13 ust. 4 stanowi, iż „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". Mając na uwadze również istniejącą specyfikę polskiego rynku przewoźników drogowych, wprowadzono w **art. 83af** warunki organizacyjne jakie powinien zapewnić przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, a które umożliwią diagnoście zachowanie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności.

Mając na względzie minimalne wymagania dotyczące organów nadzoru określone w dyrektywie 2014/45/UE, a także jej prawidłowe wdrożenie, projektowana zmiana ustawy zakłada prowadzenie nadzoru nad systemem badań technicznych w Polsce na wielu płaszczyznach: nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów, nadzór nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu.

Zgodnie z brzmieniem dyrektywy 2014/45/UE kontrolę nad obszarem związanym ze stacjami kontroli pojazdów powinien sprawować organ państwowy. Stosownie do art. 83b ustawy nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta. Projekt ustawy pozostawia

starostom nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, w tym prowadzenie rejestrów przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Jednakże, obowiązujące dotychczas przepisy w przedmiocie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdu zostały zmienione przez wprowadzenie szereg nowych rozwiązań. W ramach nowych rozwiązań stosownie do **art. 83b ust. 2** pkt 1 starosta, zgodnie z właściwością, będzie realizował następujące czynności kontrolne przeprowadzanie, co najmniej raz w roku, kontroli okresowych sprawdzających przedsiębiorców i inne podmioty prowadzące stacje kontroli pojazdów w zakresie zgodności z wymaganiami, jakie powinien spełniać przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów, prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji, weryfikacji wykonania otrzymanych zaleceń pokontrolnych.

Podkreślenia wymaga, że starosta będzie sprawdzał, czy dokumentacja jest prowadzona. Starosta będzie przeprowadzał kontrolę pod kątem proceduralnym. Nie ma możliwości „dublowania się" kompetencji starosty i Dyrektora TDT.

Jednocześnie, mając na uwadze wymagania pkt 2 załącznika V do dyrektywy 2014/45/UE, w **ust. 2c i 2d** określono wymaganie dla osób wykonujących czynności kontrolne w ramach nadzoru. Wskazano, że osoby te muszą posiadać co najmniej wykształcenie średnie branżowe albo średnie i udokumentowaną co najmniej 3-letnią praktykę w naprawie i eksploatacji pojazdów lub doświadczenie w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów, albo uprawnienia diagnosty oraz są obowiązane odbyć odpowiednie szkolenie. Szkolenie powinno obejmować swoim zakresem co najmniej czynności kontrolne oraz rozwiązania techniczne zgodne z aktualnym poziomem wiedzy technicznej i obowiązujące wymogi prawne dotyczące homologacji, rejestracji, badań technicznych, w tym również pojazdów specjalnych, aplikacje informatyczne wykorzystywane w badaniach technicznych oraz przeprowadzanie badania technicznego.

Należy zaznaczyć, że analogiczne wymagania będą musiały spełniać osoby wykonujące czynności kontrole w odniesieniu do ośrodków szkolenia diagnostów oraz diagnostów.

Dla zapewnienia całkowitej bezstronności działań z obszaru nadzoru wprowadzono w **art. 83b ust. 2e** określający katalog czynności bądź działań, których nie mogą wykonywać osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru.

W **art. 83b ust. 5** zostały określone przypadku rażącego naruszenia warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Obecnie ustawa nie precyzuje się, co rozumie się przez rażące naruszenie warunków wykonywania działalności gospodarczej. Starosta, który będzie stwierdzał przypadki rażącego naruszenia i wyciągał konsekwencje prawne, powinien mieć możliwie precyzyjne wskazówki, kiedy te przypadki miały miejsce.

Kolejną zmianą wynikającą z konieczności prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE jest wprowadzenie nowego rodzaju regulowanej działalności gospodarczej – ośrodków szkolenia diagnostów. W **art. 83d–83g** została szczegółowo uregulowana materia dotycząca ośrodków szkolenia diagnostów, rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia oraz sprawowanego nad nimi nadzoru. Dyrektywa 2014/45 wymaga, aby upoważniony ośrodek szkoleniowy państwa członkowskiego prowadził szkolenia wstępne

oraz organizował szkolenia przypominające. Ośrodki szkolenia diagnostów będą prowadziły szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz warsztaty doskonalenia zawodowego, które odpowiadają tzw. szkoleniom przypominającym określonym w dyrektywie 2014/45. Mając na względzie, że szkolenie dla kandydatów na diagnostów trwa kilka tygodni a w trakcie tak długiego okresu może wydarzyć się zdarzenie losowe, kandydat na diagnostę stosownie do **art. 83d ust. 4** otrzyma zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów, jeżeli uczestniczył w minimum 80% zajęć z części teoretycznej oraz we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach z części praktycznej.

Dodatkowo należy określić zaplecze techniczne oraz wymagania kadrowe niezbędne do prowadzenia takiego ośrodka. Wymagania jakie powinien spełniać przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów określa **art. 83e**. Jeśli osoba fizyczna lub członek organu osoby prawnej zostanie prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, czy przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów, taka osoba nie będzie mogła prowadzić działalności w tej formie. Natomiast brak prawomocnego wyroku za umyślne przestępstwa skarbowe ma zagwarantować rzetelność i wiarygodność uczestnika obrotu gospodarczego.

Mając na względzie okoliczność, iż prowadzenie stacji kontroli pojazdów jest działalnością regulowaną i podlega wpisowi do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów w przypadku prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów w **art. 83f ust. 1** zastosowano analogiczne rozwiązanie. W **ust. 2** wskazano, że działalność regulowaną w postaci ośrodka szkolenia diagnostów mogą prowadzić jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, a spełniające wymagania określone przez ustawę. Zgodnie z projektem ustawy odpowiedzialnym za przeprowadzanie egzaminów kwalifikacyjnych dla kandydatów na diagnostów będzie Instytut Transportu Samochodowego. Takie umocowanie Instytutu Transportu Samochodowego wyklucza jednoczesną możliwość świadczenia usług z zakresu szkolenia kandydatów na diagnostów.

Jednakże w **ust. 3** zostało doprecyzowane, że pomimo nieposiadania statusu przedsiębiorcy, do jednostek organizacyjnych prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów zastosowanie mają przepisy dotyczące przedsiębiorców prowadzących działalność regulowaną tego typu

W związku z możliwością prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów przez jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami, a które spełniają wymagania określone przez ustawę, **ust. 4** wprowadza zastrzeżenie, iż środki publiczne, które te jednostki otrzymują na działalność podstawową, nie będą mogły być wykorzystywane na działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów.

W **ust. 5** kompetencje do prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów przyznano staroście właściwemu ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem analogicznie jak w przypadku rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów.

Mając na uwadze, że przedsiębiorca może wykonywać działalność gospodarczą w jednostkach organizacyjnych położonych na obszarze dwóch różnych powiatów w **ust. 6**

zastosowano analogiczne rozwiązanie jak w przypadku przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. W takim przypadku przedsiębiorca jest zobowiązany do uzyskania wpisu w odrębnych właściwych rejestrach na każdą z tych jednostek.

W **ust. 7 – 10** określone zostały wymogi formalne, jakie przedsiębiorca musi spełnić oraz jakie dokumenty powinien złożyć, aby uzyskać wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Ponadto, dla zapewnienia przeprowadzania szkolenia w części praktycznej, niezbędne jest ujawnienie w rejestrze przedsiębiorców adresu stacji kontroli pojazdów wraz z określeniem tytułu prawnego oraz okresu, na jaki wnioskodawca posiada tytuł prawny do dysponowania stacją kontroli pojazdów na potrzeby przeprowadzania szkoleń i warsztatów doskonalenia zawodowego.

W **ust. 11** jednoznacznie określono, jakich działań powinien dokonać organ, aby przedsiębiorca mógł prowadzić działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów. Natomiast **ust. 12** zobowiązuje właściwego starostę do dokonania wpisu do rejestru przedsiębiorców ośrodki szkolenia diagnostów w terminie 7 dni od dnia wpływu do niego wniosku o wpis wraz z oświadczeniem.

Odejście w *ustawie z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców* od szczegółowego normowania niektórych spraw na rzecz uregulowań o charakterze jedynie podstawowym wymaga szczegółowego uregulowania poszczególnych kwestii w ustawach odrębnych zgodnie ze specyfiką przedmiotowej materii lub dziedziny.

W związku z powyższym, odnośnie działalności w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów projekt zawiera m.in. przepisy dotyczące możliwości rozpoczęcia działalności regulowanej przy braku odpowiedzi ze strony organu na wniosek o wpis do rejestru działalności regulowanej **(ust. 13)**, a także braku możliwości uzyskania wpisu do rejestru działalności regulowanej przez podmiot działający bez takiego wpisu przez okres 3 lat od ujawnienia tego faktu.

Kolejne jednostki redakcyjne wskazują wszystkie konsekwencje, jakie są związane z jego uzyskaniem. Właściwy starosta stosownie do **ust. 14** jest zobowiązany do umieszczenia i aktualizacji w rejestrze danych dotyczących przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Właściwy starosta zgodnie z **ust. 15** może dokonać sprostowania z urzędu wpisu zawierającego oczywiste błędy lub niezgodności ze stanem faktycznym. Ponadto w **ust. 16** na przedsiębiorców został nałożony obowiązek informowania starosty o kwestiach istotnych dla kontroli tej działalności, takich jak zmiana danych zawartych w rejestrze czy zakończenie prowadzenia działalności w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów. Informacja ta ma istotne znaczenie, ponieważ może stanowić jeden z elementów wpływających na ważność wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

W **art. 83g ust. 1** nadzór nad przedsiębiorcami i jednostkami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów został powierzony właściwemu staroście analogicznie jak w przypadku stacji kontroli pojazdów.

W ramach realizowania ww. nadzoru stosownie do **ust. 2** starosta, zgodnie z właściwością, będzie przeprowadzał nie rzadziej niż na 2 lata kontrole okresowe w zakresie zgodności

z programem oraz właściwej realizacji szkoleń i warsztatów doskonalenia zawodowego oraz spełniania warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów.

Zgodnie z **ust. 3** osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia diagnostów powinny spełniać wymagania określone dla osób przeprowadzających czynności kontrolne w ramach nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów.

Dla zapewnienia całkowitej bezstronności działań z obszaru nadzoru wprowadzono w **ust. 4** katalog czynności bądź działań, których nie mogą wykonywać osoby przeprowadzające czynności kontrolne w ramach nadzoru.

Mając na względzie, że stosownie do art. 45 ust. 1 *ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców* kontrola działalności gospodarczej przedsiębiorców jest przeprowadzana na zasadach określonych w tej ustawie, projektowany **ust. 5** w zakresie przeprowadzania kontroli okresowych przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów odsyła do stosowania przepisów rozdziału 5 Ograniczenia kontroli działalności gospodarczej *ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców*.

W **ust. 6** zostały określone sytuacje, w których właściwy starosta wydaje decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów, która stanowi przesłankę do wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Jedną z nich jest złożenie, przy wniosku o wpis do rejestru, oświadczenia niezgodnego ze stanem faktycznym w zakresie potwierdzenia spełnienia wymagań. Takie oświadczenie składa się pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. W przypadku, gdy przedsiębiorca nie usunął naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów w wyznaczonym terminie, rażąco naruszył warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów, został prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe i została otwarta likwidacja lub ogłoszona upadłość w stosunku do przedsiębiorcy starosta powinien wydać decyzję o zakazie wykonywania działalności gospodarczej. Jednocześnie w **ust. 7** doprecyzowano, że rażącym naruszeniem warunków wykonywania działalności w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów jest prowadzenie szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego niezgodnie z programem, jak również z warunkami wymaganymi przepisami prawa w zakresie:

1) posiadania warunków lokalowych odpowiednich do zakresu prowadzonych szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego, w tym sali wykładowej i pomieszczeń biurowych;
2) dysponowania miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych;
3) zapewnienia prowadzenia szkoleń lub warsztatów doskonalenia zawodowego przez wykładowców spełniających wymagania;

4) posiadania zbiorów odpowiednich przepisów oraz pomocy i środków dydaktycznych zapewniających prowadzenie zajęć zgodnie z obowiązującym programem szkolenia lub warsztatów doskonalenia zawodowego.

Enumeratywny katalog zamyka wystawienie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na diagnostów lub zaświadczenia o ukończeniu warsztatów doskonalenia zawodowego bez odbycia przewidzianych w programie zajęć.

Powyższe wymagania są podstawą do prawidłowego przeprowadzania szkoleń i warsztatów doskonalenia zawodowego, jak również do zapewnienia potwierdzenia przeprowadzenia i ewidencjonowania szkoleń dla kandydatów na diagnostów lub warsztatów doskonalenia zawodowego. Nieprzestrzeganie tych wymagań stanowi rażące naruszenie przepisów i będzie skutkowało wykreśleniem z rejestru.

Należy zwrócić uwagę, że postępowanie w zakresie wydania decyzji o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest prowadzone na podstawie przepisów *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.), zwaną dalej „k.p.a.”. Naczelną zasadą postępowania administracyjnego jest zasada prawdy obiektywnej. Została ona wyrażona w art. 7 k.p.a. Z zasady tej wynika obowiązek organu administracji publicznej wyczerpującego zbadania wszystkich okoliczności faktycznych dla prawidłowego ustalenia stanu faktycznego sprawy, co jest niezbędnym elementem właściwego zastosowania normy prawa materialnego. Realizację tej zasady zapewniają przede wszystkim przepisy regulujące postępowanie dowodowe. Zgodnie z art. 77 § 1 k.p.a. organ administracji publicznej jest obowiązany w sposób wyczerpujący zebrać materiał dowodowy, a więc podjąć ciąg czynności procesowych mających na celu zebranie całego materiału dowodowego i następnie go rozpatrzyć. Zgodnie zaś z treścią art. 107 k.p.a. decyzja powinna zawierać uzasadnienie faktyczne i prawne. W doktrynie prawa i postępowania administracyjnego obowiązek uzasadniania decyzji wiąże się zwykle z zasadą przekonywania wyrażoną w art. 11 k.p.a. oraz z wyrażoną w art. 8 k.p.a. zasadą pogłębiania zaufania obywateli do organów państwa oraz świadomości i kultury prawnej obywateli. W ramach prowadzonego postępowania o wydanie decyzji o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów organ w sposób szczegółowy powinien wyjaśnić jak należy rozumieć rażące naruszenie przepisów dotyczących wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów oraz wskazać dlaczego w jego ocenie nieprawidłowości stanowią, o rażącym naruszeniu przepisów dotyczących warunków wykonywania tej działalności.

Takie same zasady dotyczą postępowania o wydanie decyzji o cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty. Wówczas organ w sposób szczegółowy powinien wyjaśnić jak należy rozumieć rażące naruszenie przepisów dotyczących badań technicznych oraz wskazać dlaczego w jego ocenie nieprawidłowości stanowią, w świetle przesłanek ustawowych, o rażącym naruszeniu przepisów dotyczących badań technicznych.

Stosownie do **ust. 8** decyzjom o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów nadaje się rygor natychmiastowej

wykonalności. Rygor natychmiastowej wykonalności jest nadawany również decyzjom o zawieszeniu, przywróceniu i cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty. Decyzje są wykonalne od chwili wejścia ich do obrotu prawnego, czyli od doręczenia stronie postępowania administracyjnego.

Skutkiem wydania decyzji o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów jest, zgodnie z **ust. 9**, wykreślenie przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów przez właściwego starostę. W ust. **10 i 11** wskazano okres, po którym przedsiębiorca może ponownie prowadzić działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów. Przedsiębiorca może uzyskać ponowny wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów nie wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia wydania decyzji o zakazie wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów. Ta sama zasada dotyczy przedsiębiorcy, który wykonywał działalność gospodarczą bez wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

W **ust. 12** zostały wskazane pozostałe okoliczności, które również skutkują wykreśleniem z urzędu przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Należy do nich uzyskanie informacji o zgonie przedsiębiorcy i wykreśleniu przedsiębiorcy z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej lub Krajowego Rejestru Sądowego. Należy dodać, że właściwy starosta wykreśla przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia diagnostów również na jego wniosek.

Projekt ustawy wprowadza zmiany w zakresie uzyskania uprawnienia diagnosty oraz okoliczności dotyczących samego wykonywania zawodu diagnosty. Wszelkie działania w tym zakresie powinny być zgodne z dyrektywą 2014/45/UE, jednakże niniejsza dyrektywa zezwala na wprowadzenie przez państwo członkowskie UE dodatkowych wymogów odnośnie kompetencji i odpowiedniego wyszkolenia.

Zgodnie z **art. 83h ust. 1** badania techniczne może przeprowadzać diagnosta, który jest zatrudniony w stacji kontroli pojazdów. Oznacza to, że nie jest wystarczające tylko posiadanie świadectwa kompetencji diagnosty, aby móc przeprowadzać badania techniczne, ale zatrudnienie w stacji kontroli pojazdów. Zgodnie z art. 83 ust. 3 pkt 6 ustawy stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który zatrudnia uprawnionych diagnostów. Jest to jeden z sześciu obligatoryjnych warunków do spełnienia przez przedsiębiorcę w celu rozpoczęcia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów. Kluczowym znaczeniem przy zatrudnianiu uprawnionych diagnostów jest zapewnienie przeprowadzania badań przez kompetentną i posiadającą odpowiednie kwalifikacje osobę.

Proponowany **ust. 2** wprowadza wprost do ustawy obowiązek diagnosty jakim jest przeprowadzanie badania technicznego zgodnie z określonym przedmiotem, zakresem i sposobem jego przeprowadzania oraz przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego. Regulacja ta ma na celu wyeliminowanie praktyk niezgodnych z prawem szerzących się obecnie wśród diagnostów.

W **ust. 3** został określony katalog zamknięty wymogów, jakie powinien spełniać kandydat na diagnostę. Projektodawca, jako warunki niezbędne dla wykonywania tego zawodu, wskazał elementy takie jak: posiadanie odpowiedniego wykształcenia i praktyki, ukończenie na przykład szkolenia dla kandydatów na diagnostów czy posiadanie dokumentów potwierdzających kwalifikacje zawodowe, złożenie z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego dla kandydatów na diagnostów, nieskazanie za przestępstwo w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe oraz za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów.

Ponadto **ust. 4** określa, co należy rozumieć przez odpowiednie wykształcenie i praktykę przez wskazanie czterech zasadniczych kategorii wymaganego wykształcenia diagnosty (wyższego lub średniego branżowego albo średniego) i odpowiednich dla tych kategorii okresów praktyki również w zależności od posiadanego dokumentu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe. Powyższe zmiany uwzględniają konieczność dostosowania wymogów w zakresie wykształcenia diagnosty do obecnych przepisów w zakresie szkolnictwa wyższego i średniego, a jednocześnie konieczność objęcia tymi wymogami również dyplomów i tytułów zawodowych związanych z motoryzacją, uzyskanych przed wprowadzeniem obecnie obowiązującego systemu szkolnictwa zawodowego. Celem wprowadzonych przepisów jest zachowanie szerokiego dostępu do zawodu diagnosty, przy jednoczesnym zagwarantowaniu odpowiednich kompetencji technicznych osób wykonujących ten zawód. Dyrektywa 2014/45 zakłada, iż wysokie standardy badań zdatności do ruchu drogowego wymagają wysokiego poziomu kwalifikacji i kompetencji personelu diagnostycznego. Zmiany w zakresie wymaganego wykształcenia i praktyki wobec kandydatów na diagnostów wynikają z pkt 1 załącznika IV do dyrektywy 2014/45/UE określającego minimalne wymogi dotyczące kompetencji. Dyrektywa 2014/45/UE wymienia obszary z których kandydat na diagnostę powinien posiadać wiedzę, tj.: mechanika, dynamika, dynamika pojazdu, silniki spalinowe, technologia materiałów, elektronika, elektryka, elektroniczne układy pojazdu, aplikacje informatyczne. Minimalne doświadczenie, jakie powinien posiadać kandydat na diagnostę to co najmniej 3 lata udokumentowanego doświadczenia.

Stosownie do **art. 83h ust. 3 pkt 2** osoba posiadająca ukończone studia wyższe na kierunku, dla którego program kształcenia przewiduje efekty kształcenia odpowiadające efektom szkolenia wymaganym w programie szkolenia kandydatów na diagnostów, jest zwolniona z obowiązku ukończenia szkolenia dla kandydatów na diagnostów. Podkreślić należy, że intencją projektodawcy nie jest w przypadku osób posiadających wykształcenie wyższe zwolnienie ich z obowiązku spełnienia wymagań dotyczących odpowiedniego poświadczonego poziomu wiedzy w obszarach określonych w załączniku IV pkt 1 lit. a do dyrektywy 2014/45/UE, a jedynie zapewnienie tym osobom możliwości przystąpienia do egzaminu bez konieczności powtarzania treści zawartych w programie kształcenia na szkoleniu dla kandydatów na diagnostów. Tym samym, także osoby posiadające wyższe wykształcenie kierunkowe będą musiały spełniać wymogi w tym zakresie, a prawidłową weryfikację spełnienia wymagań niezbędnych do uzyskania uprawnień diagnosty (świadectwa kompetencji diagnosty) zapewni egzamin. Jednocześnie należy podkreślić, że weryfikacja efektów kształcenia na odpowiednim kierunku będzie mogła być dokonywana

na podstawie suplementu do dyplomu, uchwały senatu uczelni, która określa efekty kształcenia, do których są dostosowane programy studiów, w tym plany studiów, odpowiednio do poziomu i profilu kształcenia, czy też zaświadczenia wydanego przez uczelnię.

Zgodnie z **ust. 5** do okresu „odpowiedniej praktyki" wlicza się maksymalnie 3 miesiące praktyki odbytej na stacji kontroli pojazdów. Ustawodawca uznał, że do okresu praktyki można zaliczyć praktykę objętą programem kształcenia na studiach albo praktyki zawodowe, które obowiązkowo odbywają uczniowie technikum oraz branżowej szkoły II stopnia tylko pod warunkiem określonym w **ust. 6**. Podstawą takiej praktyki powinna być umowa dotycząca praktyki zawartej między odpowiednio uczelnią albo szkołą, a stacją obsługi pojazdów, stacją kontroli pojazdów, zakładem (warsztatem) naprawy pojazdów lub upoważnionymi komórkami organizacyjnymi lub stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez służby, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1 ustawy, albo umowa o praktykę absolwencką.

Proponowany **ust. 7** wprowadza do ustawy możliwość zaliczenia do okresu praktyki wymaganej od kandydata na diagnostę także okresu wykonywania zadań w zakresie drogowej kontroli technicznej (dotyczy to w szczególności pracowników Inspekcji Transportu Drogowego oraz Policji a także żołnierza Żandarmerii Wojskowej). Proponowana zmiana ułatwi w przyszłości wymienionym osobom nabycie uprawnień diagnosty, których praktyka w rozumieniu niniejszego projektu jest realizowana podczas codziennej służby. Ponadto wskazać należy, iż udział w szkoleniu dla kandydatów na diagnostów podniesie poziom wiedzy i umiejętności niezbędnych do realizacji czynności związanych z kontrolą stanu technicznego pojazdów. Proponowana zmiana umożliwi również udział w szkoleniu dla kandydatów na diagnostów byłym żołnierzom Żandarmerii Wojskowej.

Zgodnie z **art. 83i ust. 1** świadectwo kompetencji diagnosty jest dokumentem stwierdzającym uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. W **art. 83i ust. 2** Dyrektorowi TDT została przyznana kompetencja do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty. Dyrektywa 2014/45 wymaga, aby właściwy organ wystawił „świadectwo diagnostom spełniającym minimalne wymogi w zakresie kompetencji i wyszkolenia", więc **ust. 3** stanowi, że świadectwo kompetencji diagnosty wydawane jest przez Dyrektora TDT w drodze decyzji.

Podsumowując, diagnosta posiadający świadectwo kompetencji, zatrudniony na stacji kontroli pojazdów oraz wpisany do rejestru diagnostów prowadzanego przez Dyrektora TDT, może przeprowadzać badania techniczne na stacji kontroli pojazdów.

Dyrektor TDT wydaje świadectwo kompetencji diagnosty po wniesieniu opłaty, która stanowi przychód TDT i jest wnoszona na wyodrębniony rachunek TDT. W **ust. 4** została zaproponowana maksymalna wysokość opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty na poziomie 100 zł. W akcie wykonawczym zostanie ustalona ostateczna wysokość tej opłaty.

W celu ubiegania się o wydanie świadectwo kompetencji diagnosty należy złożyć niezbędne dokumenty wymienione w **ust. 5** tj.: wniosek, dokumenty potwierdzające spełnienie określonych wymagań, w tym odpowiedniego wykształcenia i praktyki, dowód uiszczenia opłaty, oświadczenie o braku prawomocnego skazania za przestępstwa popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe i przeciwko wiarygodności dokumentów.

Zgodnie ze zmianą zawartą w **art. 83i** oraz **art. 83j** Dyrektor TDT jest organem właściwym do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Upoważnienie nowego podmiotu o charakterze publicznym podyktowane zostało prawidłowym wdrożeniem dyrektywy 2014/45/UE, która określa zadania nadzoru w odniesieniu do stacji kontroli pojazdów jak również zadania w zakresie kontroli badań technicznych pojazdów stanowiące znaczną część systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów. Dyrektor TDT będzie zatrudniał personel posiadający najwyższe kwalifikacje. Projektodawca zdecydował się powierzyć Dyrektorowi TDT szereg zadań wymagających specjalistycznej wiedzy.

Rzetelna realizacja zadań wskazanych w dyrektywie 2014/45/UE jest możliwa dzięki kompleksowemu funkcjonowaniu systemu zapewnienia wysokiej jakości badań technicznych pojazdów, którego elementem będzie wykonywanie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych pojazdów przez Dyrektora TDT. Wykonywać on będzie zadania o szczególnym charakterze, do których nie są przystosowane, ani w zakresie kadrowym ani w zakresie technicznym, inne jednostki podległe ministrowi właściwemu do spraw transportu czy też inne jednostki dozoru technicznego. Zdaniem resortu powierzenie nadzoru w tym zakresie Dyrektorowi TDT, jako organowi o zasięgu krajowym przyczyni się do osiągnięcia celu stawianego przez dyrektywę 2014/45/UE – podniesienie jakości badań technicznych pojazdów, podniesienie poziomu bezpieczeństwa, a w efekcie końcowym osiągnięcie „strefy zero” w 2050 r.

TDT jest jednostką podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu, posiada wieloletnie doświadczenie praktyczne, zatrudnia wyspecjalizowanych pracowników, dlatego podejmowane działania dają gwarancję wykonywanych czynności kontrolno-sprawdzających. Ponadto takie rozwiązanie zapewni stworzenie jednolitego mechanizmu funkcjonującego na terenie całego kraju, a w efekcie zagwarantuje jednolite stosowanie prawa w zakresie badań technicznych.

W tym przypadku nie bez znaczenia pozostaje fakt, iż TDT posiada akredytację Polskiego Centrum Akredytacji jako jednostka inspekcyjna i posiada w tym zakresie specjalistyczną procedurę (procedura NR PJ-05-01).

Powierzenie nadzoru nad prawidłowością badań technicznych pojazdów w postaci TDT jest zasadne z uwagi na podstawy organizacyjne. Proponowane rozwiązanie wykorzystuje już istniejącą jednostkę podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu, co nie generuje konieczności tworzenia nowego podmiotu (organu) na szczeblu administracji centralnej. Jest

to istotne, ponieważ tworzy się struktury krajowej władzy do spraw zapewnienia poprawy systemu badań technicznych pojazdów, obniżając do minimum koszty jej powołania.

Z uwagi na obowiązki nałożone przez dyrektywę 2014/45/UE oraz okoliczność, iż Dyrektorowi TDT została przyznana kompetencja do wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty, Dyrektor TDT sprawował będzie również kontrolę nad środowiskiem diagnostów oraz legalnością podejmowanych działań w ramach powierzenia nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczania cech identyfikacyjnych oraz dokonywania innych czynności związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu. Zgodnie z **art. 83j ust. 1** w ramach wykonywanego nadzoru Dyrektor TDT przeprowadza:

1) kontrole doraźne na losowo wybranej stacji kontroli pojazdów, w trakcie których diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, pod nadzorem pracownika TDT wykonuje czynności odpowiadające zakresowi przeprowadzonego badania technicznego, w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, który został poddany badaniu technicznemu na tej stacji;
2) kontrolę i weryfikację wyników wybranych losowo badań technicznych przeprowadzonych w stacji kontroli pojazdów przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego w okresie 3 miesięcy poprzedzających kontrolę;
3) analizę wyników przeprowadzonych badań technicznych oraz wykrytych usterek;
4) czynności kontrolne w zakresie prawidłowości umieszczenia cechy identyfikacyjnej.

Właściciel lub posiadacz pojazdu powinni być odpowiedzialni za utrzymywanie pojazdu w stanie zdatności do ruchu drogowego. Natomiast dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego wpływu na społeczeństwo ważny jest prawidłowy stan techniczny pojazdów użytkowanych na drogach. Dlatego w celu sprawdzenia prawidłowości przeprowadzenia badania technicznego pojazdu, który został poddany badaniu technicznemu, diagnosta zatrudniony w stacji kontroli pojazdów, podczas kontroli doraźnej wykona czynności odpowiadające zakresowi przeprowadzonego badania, pod nadzorem pracownika TDT.

Należy mieć na względzie, że Dyrektor TDT w ramach sprawowanego nadzoru jest obowiązany do analizy wyników uzyskanych podczas ww. kontroli.

Przeprowadzanie czynności kontrolnych w zakresie prawidłowości umieszczenia cechy identyfikacyjnej powinno wpłynąć na jednoznaczne rozpoznanie i identyfikację pojazdu przez diagnostę w celu zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu i porządku ruchu na drodze oraz na wykonanie tej czynności przez diagnostę przy zastosowaniu jednolitych wytycznych wyłącznie w sposób zgodny z prawem. Celem tej czynności kontrolnej jest zapewnienie wyeliminowania stosowania praktyk sprzecznych z prawem, co w konsekwencji wpłynie na zapewnienie pewności i bezpieczeństwa obrotu pojazdami. Natomiast sama procedura umieszczania cechy identyfikacyjnej nie ulegnie zmianom.

W ramach wykonywanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, Dyrektorowi TDT powierzono analizę dokumentacji fotograficznej, która będzie związana z przeprowadzaniem badania technicznego pojazdu.

W związku z tym, że zgodnie z projektowanymi przepisami ustawy opłata za badania techniczne po wyznaczonej dacie stanowi przychód TDT z przeznaczeniem na realizację zadań, o których mowa w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i ust. 2, art. 83j ust. 1 i art. 86b ustawy, Dyrektorowi TDT w ramach wykonywanego nadzoru powierzono kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzanie badania technicznego po wyznaczonej dacie.

Stosownie do **ust. 2** czynności kontrolne w ramach nadzoru mogą wykonywać pracownicy TDT spełniający wymagania, o których mowa w art. 83b ust. 2c. Jednym z tych wymagań jest posiadanie uprawnień diagnosty. Zakłada się, że jeden pracownik TDT wchodzący w skład dwuosobowych zespołów uczestniczących w kontrolach doraźnych będzie posiadał pełne uprawnienia diagnosty.

Projektodawca w **art. 83j ust. 4–6** określa zasady działania pracowników TDT podczas wykonywania czynności kontrolnych w ramach nadzoru. Określenie sposobu przeprowadzenia kontroli oraz działań, podejmowanych w jej toku przez organ, w ustawie zapewnia działanie w granicach prawa. Wskazać również należy, iż powyższe przepisy są prawidłową realizacją wymogów zawartych w załączniku V do dyrektywy 2014/45/UE.

Zapewnienie prawidłowości wykonywanych czynności w trakcie kontroli gwarantuje przyznanie pracownikom TDT ochrony przysługującej funkcjonariuszowi publicznemu. Definicja legalna funkcjonariusza publicznego została określona w art. 115 § 13 *ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1444, z późn. zm.). Ustawodawca, określając kim jest funkcjonariusz publiczny, stosuje enumeratywne wyliczenie osób, którym przyznano *ex lege* status funkcjonariusza publicznego, ale posługuje się zróżnicowaną formą. Z nazwy wymieniono tylko część osób (np. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, poseł, senator, radny, poseł do Parlamentu Europejskiego). Kolejne grupy zostały określone: przez podanie opisu pełnionej funkcji (np. osoba będąca pracownikiem administracji rządowej, innego organu państwowego lub samorządu terytorialnego, a także inna osoba w zakresie, w którym uprawniona jest do wydawania decyzji administracyjnych. Umieszczenie w **art. 83j ust. 4** przepisu w przedmiocie uznania pracownika TDT za funkcjonariusza publicznego służyć ma zaznaczeniu rangi dokonywanych przez niego czynności. Z drugiej jednak strony projektodawca podkreśla zwiększoną odpowiedzialność pracownika TDT wynikającą z faktu, iż podejmując bezprawne działania podczas kontroli, naruszy on nie tylko reguły ogólne, ale także zasady etyki zawodowej, którymi jest związany. Zasady te zostały wpisane w charakter zadań realizowanych przez funkcjonariuszy, doniosłych z punktu widzenia interesów państwa. Szczególny status prawny funkcjonariusza publicznego wyraża się w jego szczególnej ochronie prawnej. Przestępstwa wobec funkcjonariusza publicznego podlegają surowszej karze. Jednocześnie katalog zachowań karalnych, których może dopuścić się funkcjonariusz publiczny, jest szerszy, co ma wpłynąć jeszcze bardziej mobilizująco na taką osobę.

Wykonanie czynności kontrolnych może napotykać opór przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Dlatego przed przystąpieniem do czynności kontrolnych w ramach nadzoru pracownicy TDT znajdujący się na terenie stacji kontroli pojazdów informują bezpośrednio przedsiębiorcę albo kierownika podmiotu prowadzącego stację kontroli

pojazdów o rozpoczęciu czynności kontrolnych, w przypadku ich obecności. Nieobecność przedsiębiorcy alko kierownika podmiotu prowadzącego stację kontroli pojazdów nie wstrzymuje czynności kontrolnych. Powiadomienie o kontroli diagnosty, o którym mowa w **ust. 5**, jest zasadne mając na uwadze uprawnienia pracowników TDT do żądania od przedsiębiorcy albo kierownika podmiotu prowadzących stacje kontroli pojazdów pisemnych lub ustnych wyjaśnień, udostępniania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli. Spełnienie tego obowiązku nie będzie możliwe jeśli przedsiębiorca albo jego przedstawiciel nie będzie wiedział o kontroli.

Wpływ na zapewnienie szczegółowego i szczelnego nadzoru ma załącznik V do dyrektywy 2014/45/UE. Mając na uwadze sprawowany nadzór nad prawidłowością badań technicznych pojazdów, dostrzeżono konieczność jego wzmocnienia przez określenie w **art. 83j ust. 8** minimalnej liczby kontroli badań technicznych pojazdów. Zmiany te mają zapewnić poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Liczba kontroli *ad hoc* została określona w projekcie ustawy na poziomie nie mniej niż 0,3% liczby badań technicznych wykonywanych w Polsce w ciągu roku. Takie rozwiązanie ma w ocenie ustawodawcy zapewnić optymalną ilość zbadanych stacji kontroli pojazdów. Taki współczynnik kontroli *ad hoc* jest niższy niż ten planowany pierwotnie (0,5%). Zaproponowane rozwiązanie angażuje jednak mniejsze koszty postronnie budżetu państwa oraz jest mniej restrykcyjne dla diagnostów. Zakłada się jednak, że nawet taki współczynnik przy kontrolach *„celowanych”* przyniesie zamierzony efekt.

Dyrektor TDT jako organ nadzoru w zakresie swoich kompetencji może wydać zgodnie z **art. 83j ust. 9** postanowienie o obowiązku usunięcia przez diagnostę w wyznaczonym terminie stwierdzonych nieprawidłowości lub ukończenia przez diagnostę w terminie 3 miesięcy od dnia wydania postanowienia warsztatów doskonalenia zawodowego. Powyższe sankcje nakładane na diagnostów stanowią realizację postulatów środowiska diagnostów, ponieważ dotychczas były podnoszone zarzuty, iż obowiązujące przepisy nie regulują w sposób kompleksowy tego zagadnienia i są niejednoznaczne, przez co decyzje wydawane przez starostów w tym przedmiocie niejednokrotnie mogły być krzywdzące dla diagnostów.

W **art. 83j ust. 10–13** uwzględnione zostały skutki, jakie wiążą się z nieprawidłowościami wykrytymi w toku czynności kontrolnych, a także w przypadku niewypełniania obowiązków przez diagnostę. Przy popełnieniu przewinień mniejszej wagi, doprecyzowanych w **ust. 10**, Dyrektor TDT zawiesza w drodze decyzji administracyjnej świadectwo kompetencji diagnosty i wpisuje informacje o zawieszeniu w rejestrze diagnostów. Możliwość przywrócenia świadectwa kompetencji diagnosty pod warunkiem usunięcia naruszeń, które były podstawą jego zawieszenia wskazuje **ust. 11**. Dyrektor TDT (dotychczas był to starosta) w drodze decyzji administracyjnej cofa świadectwo kompetencji diagnosty w przypadkach określonych w **ust. 12** i wpisuje informacje o cofnięciu w rejestrze diagnostów.

Bezwzględną przesłanką cofnięcia świadectwa kompetencji diagnosty jest prawomocne skazanie za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści materialnej, przeciwko

wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe. Kolejną przesłanką jest naruszenie przepisów prawa przez umieszczenie cechy identyfikacyjnej niezgodnie z decyzją wydaną przez starostę właściwego w sprawach rejestracji pojazdu, jak również umieszczenie cechy identyfikacyjnej bez wymaganej przepisami decyzji czy umieszczenie cechy identyfikacyjnej na pojeździe, dla którego została już wydana decyzja. Enumeratywny katalog przesłanek zamyka rażące naruszenie przez diagnostę przepisów dotyczących badań technicznych.

Jednocześnie doprecyzowano w **ust. 13**, że rażącym naruszeniem przepisów dotyczących badań technicznych jest na przykład wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu z wynikiem pozytywnym, jeżeli usterka lub kilka usterek w jednej grupie stwarza bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwu ruchu drogowego w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, wydanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym bez przeprowadzenia badania technicznego, przeprowadzenie badania technicznego bez wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego.. Powyższe wymagania *a contrario* są podstawą do prawidłowego przeprowadzania badań technicznych, jak również do zapewnienia potwierdzenia wykonania i ewidencjonowania tych badań. Nieprzestrzeganie tych wymagań stanowi rażące naruszenie przepisów i skutkuje cofnięciem świadectwa kompetencji diagnosty.

Podkreślić należy, iż zgodnie z **ust. 14** 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 kandydatów na diagnostów i złożeniu z wynikiem pozytywnym egzaminu kwalifikacyjnego.

Ze względu na fakt, że przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów zatrudnia uprawnionych diagnostów, na Dyrektora TDT w **ust. 15** został nałożony obowiązek poinformowania o zawieszeniu, przywróceniu oraz cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty nie później niż w terminie 7 dni od dnia wydania decyzji. W przypadku, gdy w stacji kontroli pojazdów badania techniczne przeprowadza tylko jeden diagnosta, powyższa informacja jest niezbędna w celu zapewnienia ciągłości działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów.

Stosownie do **ust. 16** decyzjom o zawieszeniu, przywróceniu i cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. Należy zwrócić uwagę na załącznik V pkt 1 lit. f tiret drugie do dyrektywy 2014/45 zgodnie z którym „Przepisy i procedury dotyczące organów nadzoru ustanowionych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 14 obejmują następujące minimalne wymogi: (…) Organy nadzoru wykonują co najmniej następujące zadania: proponowane cofnięcia lub zawieszenia upoważnienia stacji kontroli pojazdów lub licencji diagnostów w przypadku wykrycia poważnych nieprawidłowości”.

Zgodnie z **art. 83k ust. 1 i 2** Dyrektor TDT prowadzi w systemie teleinformatycznym rejestr diagnostów, w którym umieszcza podstawowe dane dotyczące diagnosty takie jak: numer ewidencyjny, imię i nazwisko, numer PESEL, adres zamieszkania, jak również dane, które są nierozerwalnie związane z prawem do przeprowadzania badań technicznych. Są to numer

świadectwa kompetencji diagnosty, dane dotyczące nazwy, adresu i kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony, informacje o statusie wydanego świadectwa kompetencji diagnosty. Jeden wyjątek w zakresie umieszczania danych wprowadza **ust. 3**. Dane dotyczące nazwy, adresu i kodu rozpoznawczego stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony nie będą zamieszczane w przypadku diagnosty zatrudnionego w komórce organizacyjnej lub na stacji kontroli pojazdów prowadzonej przez służby, o których mowa w art. 86 ust. 2 pkt 1 ustawy.

W **ust. 4** zostały określone czynności Dyrektora TDT w związku z prowadzeniem rejestru diagnostów. Dyrektor TDT w przypadku wydania świadectwa kompetencji diagnosty, nadaje diagnoście numer ewidencyjny, wpisuje diagnostę do rejestru diagnostów oraz potwierdza wpis wydając zaświadczenie. Dyrektor TDT wpisuje w rejestrze diagnostów informacje o zawieszeniu, przywróceniu i cofnięciu świadectwa kompetencji diagnosty. Dyrektor TDT jest obowiązany do aktualizacji danych w rejestrze diagnostów w przypadku przekazania przez diagnostę informacji o: prawomocnym skazaniu za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe i przeciwko wiarygodności dokumentów, zmianie imienia i nazwiska oraz zmianie adresu zamieszkania. Obowiązek aktualizacji danych w rejestrze dotyczy również informacji przekazanych przez przedsiębiorcę prowadzącego stację kontroli pojazdów o zatrudnieniu lub ustaniu zatrudnienia diagnosty.

W celu weryfikacji czy diagnosta posiada świadectwo kompetencji diagnosty i jest w rejestrze diagnostów ustawodawca zdecydował w **ust. 5** o ujawnieniu niektórych danych dotyczących diagnosty tj. numer ewidencyjny, imię i nazwisko, nazwa, adres i kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów, w której diagnosta jest zatrudniony oraz status wydanego diagnoście świadectwa kompetencji diagnosty. Rejestr diagnostów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej TDT w zakresie wskazanych danych.

Szczególną uwagę należy zwrócić na brzmienie przepisów **art. 83l**, w którym są określone obowiązki diagnosty oraz wskazany został katalog zamknięty okoliczności wyłączających diagnostę z możliwości przeprowadzenia badania technicznego. Zgodnie z założeniami dyrektywy 2014/45 przeprowadzając badania zdatności do ruchu drogowego, diagności powinni działać niezależnie, a na ich ocenę nie powinny mieć wpływu konflikty interesów, w tym konflikty interesów o charakterze ekonomicznym czy personalnym. Wobec powyższego diagnosta został obowiązany w **ust. 1 pkt 1** do rzetelnego i bezstronnego wykonywania swoich obowiązków. Jednakże, gdy zaistnieją okoliczności, które w ocenie diagnosty nie zezwalają na obiektywne przeprowadzenie badania technicznego, diagnosta powinien odstąpić od przeprowadzenia badania technicznego i przesłać informację o powodzie odstąpienia do centralnej ewidencji pojazdów, stosownie do **ust. 2**.

W **art. 83m** uregulowano zasadę współpracy organów nadzoru w systemie badań technicznych z uwzględnieniem systemu szkoleń kandydatów na diagnostów i diagnostów mającą na celu prawidłową realizację powierzonych im zadań nadzorczych. Dotyczy to w szczególności współpracy pomiędzy starostami a Dyrektorem TDT w ramach

wykonywania nowych zadań określonych projektem ustawy. Nie stoi ona w sprzeczności z dotychczasowymi dobrymi praktykami i przepisami innych ustaw.

W celu uzyskania świadectwa kompetencji diagnosty niezbędne jest uzyskanie przez kandydata na diagnostę wyniku pozytywnego z egzaminu kwalifikacyjnego, który będzie przeprowadzała zgodnie z **art. 84** komisja egzaminacyjna działająca przy Dyrektorze Instytutu Transportu Samochodowego.

Projekt zakłada zwiększenie dostępności i transparentności egzaminów kwalifikacyjnych dla kandydatów na diagnostów. W zależności od ostatecznych rozwiązań przyjętych w akcie wykonawczym polegających na podniesieniu rangi komisji egzaminacyjnej przez wprowadzenie do składu komisji egzaminacyjnej przedstawiciela strony społecznej, ustalona zostanie ostateczna wysokość opłaty za egzamin kwalifikacyjny. Dlatego też proponowana w ustawie maksymalna wysokość opłaty została ustalona na poziomie 500 zł.

Mając na uwadze, iż Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu, posiada zaplecze naukowo-badawcze i wykwalifikowaną kadrę, zasadne jest przekazanie mu kompetencji do przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych w tym przedmiocie. Szerokie doświadczenie praktyczne oraz dysponowanie dorobkiem naukowym jest elementem, który zezwala Dyrektorowi Instytutu Transportu Samochodowego przygotować katalog co najmniej 1000 pytań dotyczących zagadnień związanych z badaniami technicznymi pojazdów. Natomiast akty wykonawcze szczegółowo będą określać sposób funkcjonowania i skład komisji egzaminacyjnej. Nowy system może, choć nie musi, wpłynąć na większą zdawalność egzaminów, a planowane rozwiązania na ich większą transparentność.

Mając na uwadze powyżej wskazane kompetencje, wiedzę, doświadczenie praktyczne oraz wykwalifikowaną kadrę zarówno w Instytucie Transportu Samochodowego jak i w TDT zdecydowano, że seminaria dla wykładowców będzie mógł przeprowadzać Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektor TDT. Obie ww. jednostki zapewnią właściwy poziom przeprowadzanych seminariów.

Do powierzenia przeprowadzania seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów Dyrektorowi TDT przyczyniły się obecne czynności wykonywane przez Dyrektora TDT, jakimi są przeprowadzanie sprawdzeń stacji kontroli pojazdów, które poprzedzają wydanie w drodze decyzji poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów a także przeprowadzane czynności kontrolne na stacjach kontroli pojazdów, które starosta może powierzyć Dyrektorowi TDT w drodze porozumienia. W związku z powyższym, TDT posiada praktykę w zakresie badań technicznych pojazdów oraz dysponuje wiedzą dotyczącą najczęściej popełnianych przez diagnostów nieprawidłowości podczas przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

Ponadto po powierzeniu nowych zadań TDT w zakresie nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, pracownicy TDT będą mogli dzielić się swoją wiedzą

i doświadczeniem oraz przekazywać informacje o popełnianych błędach przez diagnostów kadrze szkolącej, która wykorzysta ją odpowiednio podczas przeprowadzania seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów.

Powierzenie przeprowadzania seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów nie spowoduje wzrostu kosztów odosobowych w TDT. W strukturze TDT funkcjonuje Centrum Szkoleniowo-Doradcze TDT – Akademia TDT, jednostka organizacyjna powołana przez Dyrektora TDT. W skład kadry szkoleniowo – doradczej Akademii TDT wchodzą osoby o wyspecjalizowanych kwalifikacjach zawodowych posiadających wieloletnie doświadczenie, które będą mogły również przeprowadzać seminaria dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów.

Podkreślenia wymaga, że nie są planowane zmiany kadrowe w Instytucie Transportu Samochodowego związane z przyjęciem nowych zadań, w tym związanych z prowadzeniem seminariów dla wykładowców. Nowe zadania będą realizowane przez zespół wykładowców Instytutu, prowadzących obecnie szkolenia dla kandydatów na diagnostów, które ze względu na przekazanie kompetencji w zakresie ww. egzaminów do Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego, nie będą już w Instytucie przeprowadzane. Obecnie zespół Instytutu Transportu Samochodowego liczy dziesięciu etatowych wykładowców, z czego dziewięciu posiada aktualne uprawnienia diagnosty (każdy z minimum trzyletnim stażem w okręgowej stacji kontroli pojazdów, a jedna posiada nawet stopień naukowy doktora nauk technicznych.

Projektowane zmiany w zakresie badań technicznych pojazdów, stacji kontroli pojazdów, szkoleń kandydatów na diagnostę wymusiły dokonanie zmian w przepisach przyznających ministrowi właściwemu do spraw transportu kompetencji do szczegółowego precyzowania tej materii w aktach wykonawczych oraz wskazania przesłanek wymagających uwzględnienia. Powyższe zmiany materii ustawowej spowodowały wprowadzenie nowych upoważnień dla ministra właściwego do spraw transportu do szczegółowego uregulowania poszczególnych aspektów w drodze nowych aktów wykonawczych.

W związku z projektowanymi przepisami dotyczącymi diagnostów i potrzebą wydania nowego aktu wykonawczego określającego m.in. program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów, zaistniała potrzeba uchylenia w **art. 84a** w ust. 1 pkt 2 oraz zmiana ust. 2 określającego wytyczne do wydania rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1.

W **art. 84b** wskazano katalog zagadnień, w których minister właściwy do spraw transportu jest obowiązany wydać rozporządzenie z uwagi na przedmiotową nowelizację, tj.: program i sposób przeprowadzania szkoleń dla kandydatów na diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego, wymagania kwalifikacyjne dla członków komisji egzaminacyjnej, tryb ustalania jej składu i tryb jej pracy, tryb, szczegółową formę, warunki oraz sposób przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego, szczegółowe wymagania w zakresie warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego ośrodków szkolenia diagnostów, wzory dokumentów oraz wysokość opłat.

Należy wskazać, że z uwagi na charakter zadań wykonywanych przy pomocy pojazdów służb, o których mowa w art. 86 ust. 1 ustawy oraz konieczność zapewnienia ochrony środków, form i metod realizacji zadań, zgromadzonych informacji oraz własnych obiektów i danych identyfikujących funkcjonariuszy, uprawnienia do przeprowadzania czynności kontrolnych, o których mowa w projektowanym art. 83j ust. 5 ustawy, powinny przysługiwać odpowiednim służbom w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez te służby. Tym samym czynności kontrolne przeprowadzane na stacjach kontroli pojazdów służb powinny być realizowane przez odpowiednie organy w zakresie uprawnień kontrolnych przysługujących Dyrektorowi TDT. Mając na względzie powyższe, do projektu ustawy w **art. 86** dodano **ust. 3a i 3b**.

Zgodnie z wymogami stawianymi przez dyrektywę 2014/45/UE w art. 15 ust. 1, należy umocować w **art. 86b** Dyrektora TDT jako organ prowadzący Krajowy Punkt Kontaktowy do spraw badań technicznych, który będzie odpowiedzialny za wymianę informacji z krajowymi punktami innych państw członkowskich UE oraz Komisją Europejską. Już obecnie to TDT wykonuje zadania Krajowego Punktu Kontaktowego. Należy zaznaczyć, że dane wyznaczonego przez Polskę Krajowego Punktu Kontaktowego do spraw badań technicznych zostały przekazane Komisji Europejskiej.

Mając na uwadze, że projekt ustawy wprowadza zmiany w zakresie uprawnień diagnosty, a wymagania do uzyskania wskazanego uprawnienia zostały określone w projekcie w dodawanym art. 83h ust. 3-6, konieczna jest zmiana odesłań do przepisów wymienionych w art. 129fc ust. 1 ustawy. Zgodnie z art. 129fc ust. 1 ustawy, dodanym *ustawą z dnia 13 czerwca 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym* (Dz. U. poz. 1466) wdrażającą do polskiego porządku prawnego *dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE* (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134, z późn. zm.) szczegółową drogową kontrolę techniczną przeprowadza kontrolujący, który posiada uprawnienia określone w art. 13 dyrektywy 2014/45 oraz w załączniku IV do tej dyrektywy.

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

Celem wprowadzenia art. 140mc ust. 2 jest ochrona przedsiębiorcy i innego podmiotu prowadzącego stacji kontroli pojazdów przed poniesieniem odpowiedzialności za sytuacje, na które nie mogli mieć wpływu, na przykład diagnosta nie zgłosił przedsiębiorcy problemów z funkcjonowaniem wyposażenia kontrolno-pomiarowego a przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów nie jest diagnostą i nie mógł mieć wiedzy, że konkretne urządzenie nie działa poprawnie.

Konsekwencją powyższych zmian było dostosowanie brzmienia **art. 140n,** poprzez wskazanie podmiotu uprawnionego do nakładania kar, sposobu ich nakładania, a także

odesłania do odpowiedniego stosowania przepisów działu IVa k.p.a. Kary pieniężne nakładane na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów będą stanowiły dochód budżetu powiatu. Natomiast kary pieniężne nakładane na diagnostów będą stanowiły dochód budżetu państwa. Jednocześnie Dyrektor TDT informuje do 5. Dnia następnego miesiąca właściwego miejscowo naczelnika urzędu skarbowego dla siedziby TDT o nałożonych karach. W związku z powyższym, ewentualne prowadzenie postępowań egzekucyjnych będzie należało do właściwego naczelnika urzędu skarbowego.

W **art. 2 i art. 3** zmieniane są odpowiednio *ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1426, z późn. zm) oraz *ustawa z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1406, z późn. zm), co podyktowane zostało zmianami wprowadzanymi w zakresie opłat za badania techniczne przeprowadzone po wyznaczonej dacie.

Zgodnie z art. 42 *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym* (Dz. U. z 2021 r. poz. 272, z późn. zm.) TDT jest państwową osobą prawną, nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa, a Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania TDT. Natomiast zgodnie z art. 61 tej ustawy TDT prowadzi samodzielną gospodarkę finansową. Ponadto TDT nie otrzymuje również żadnych dotacji, ani środków z budżetu państwa. Mając na uwadze, rzeczywiste koszty realizacji zadań przekazanych Dyrektorowi TDT związanych z diagnostami, jak również z nadzorem nad prawidłowością badań technicznych, w **art. 4** projektu ustawy zaproponowano zmianę w art. 61 *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym* przez dodanie ust. 1a zgodnie z którym TDT otrzymuje dotację celową z budżetu państwa na dofinansowanie zadań określonych w niniejszym projekcie ustawy pomniejszoną o przychody uzyskane w poprzednim roku kalendarzowym z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz opłat za uczestnictwo w seminariach. Dotacja byłaby przeznaczona na dofinansowanie poniesionych kosztów związanych z obecnością pracownika TDT podczas przeprowadzania ponownego badania przez diagnostę, wydawaniem, zawieszaniem, przywracaniem i cofaniem świadectwa kompetencji diagnosty oraz sprawowaniem nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczaniem cech identyfikacyjnych oraz dokonywaniem innych czynności związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, przeprowadzaniem seminariów dla wykładowców, czy prowadzeniem Krajowego Punktu Kontaktowego do spraw badań technicznych odpowiedzialnego za wymianę informacji z krajowymi punktami kontaktowymi innych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz z Komisją Europejską.

Wskazanie, aby opłaty m.in. za prowadzenie seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów czy opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty stanowiły przychód TDT spowoduje transparentność finansowania czynności Dyrektora TDT jak również rozliczania dotacji z budżetu państwa.

W celu uzyskania dotacji, zgodnie z dodanym **ust. 1b**, Dyrektor TDT jest zobowiązany do złożenia wniosku w terminie do dnia 31 marca każdego roku o udzielenie dotacji do ministra właściwego do spraw transportu. We wniosku Dyrektor TDT powinien wskazać kwotę dotacji, o jaką wnosi i uzasadnienie. W **ust. 1c** jednoznacznie wskazano, że na podstawie

oceny złożonego wniosku minister właściwy do spraw transportu udziela dotacji i określa jej wysokość albo odmawia jej udzielenia, o czym zawiadamia na piśmie Dyrektora TDT.

Termin na rozliczenie dotacji przez Dyrektora TDT został wskazany w **ust. 1d**. Dyrektor TDT do dnia 31 stycznia każdego roku powinien przedstawić ministrowi właściwemu do spraw transportu roczne rozliczenie z otrzymanej dotacji zawierające rzeczywiste koszty poniesione przez TDT na realizację zadań określonych w art. 81c ust. 5 i 6, art. 83e ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 83i ust. 2, art. 83j ust. 1 i art. 86b ustawy oraz kopię raportu z przeprowadzonego badania sprawozdania finansowego, zawierającego opinię biegłego rewidenta w zakresie rozliczenia dotacji.

Należy zaznaczyć, że stosownie do **ust. 1e** kwota dotacji nie może przewyższać różnicy pomiędzy rzeczywistymi kosztami poniesionymi przez TDT na realizację wyżej wymienionych zadań a przychodami z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty oraz opłat za uczestnictwo w seminariach uzyskanymi w poprzednim roku kalendarzowym. Tej zasady nie stosuje się do uzyskiwania dotacji z budżetu państwa w 2021 roku.

Kolejną zmianę przepisów innych ustaw wprowadza **art. 5** do *ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1252 i 2255). Dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotycząca usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36) 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. 12 w ust. 1 pkt 6 ww. ustawy należało dodać działalność regulowaną w postaci prowadzenia stacji kontroli pojazdów oraz ośrodka szkolenia diagnostów.

Zawarte w **art. 6–9** przepisy przejściowe regulują oddziaływanie nowych przepisów na dotychczas obowiązujący porządek prawny w zakresie objętym niniejszym projektem. W 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. Niektóre postępowania będzie też prowadził na podstawie dotychczasowych przepisów Dyrektor TDT, co wymaga utrzymania dotychczasowej kadry, realizującej te zadania.

Artykuł 6 projektu ustawy reguluje sposób postepowań będących w toku dotyczących kontroli stacji kontroli pojazdów.

W **art. 7** określono systematykę dotyczącą zachowania dotychczasowych uprawnień przez diagnostów, uzupełniania przez nich kwalifikacji, ważności zaświadczeń o ukończeniu szkolenia oraz przekazywania informacji o diagnostach przez starostów. Także dyrektywa 2014/45 zakłada, iż należy ustanowić okres przejściowy pozwalający obecnej kadrze

diagnostów na sprawne dostosowanie się do systemu okresowych szkoleń lub egzaminów. Ustawodawca reguluje kwestie zachowania ważności uprawnień wydanym diagnostom przez starostów przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Jednocześnie diagności posiadający dotychczasowe uprawnienia są obowiązani do odbycia pierwszych warsztatów doskonalenia zawodowego i przekazania do Dyrektora TDT zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w tych warsztatach. Dyrektor TDT 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. Starostowie obowiązani zostali do przekazania w wyznaczonym terminie Dyrektorowi TDT za pomocą elektronicznej skrzynki podawczej informacji na temat wydanego bądź cofniętego uprawnienia diagnosty, co jest niezbędne do prowadzenia przez Dyrektora TDT rejestru diagnostów, który powinien zawierać informacje w tym zakresie.

Natomiast **art. 9** reguluje kwestię stosowania przepisów odnośnie pojazdów zabytkowych w związku z wdrażanymi zmianami w tym zakresie.

Przepis przejściowy w **art. 10** dotyczy kwalifikacji wykładowców prowadzących szkolenia dla kandydatów na diagnostów lub warsztaty doskonalenia zawodowego w ośrodkach szkolenia diagnostów i określa maksymalny termin do nabycia właściwych uprawnień.

Artykuł 12 reguluje zachowanie mocy niektórych przepisów wykonawczych do czasu wydania nowych.

Z kolei w **art. 13** wskazany został maksymalny limit wydatków budżetu państwa stanowiący finansowy skutek wejścia w życie projektowanej ustawy. Limity wydatków zostały wskazane od 2021 r. i obejmują 10 pełnych lat (2021–2030). Na kwotę składają się koszty i wydatki związane z przyznaniem Dyrektorowi TDT nowych kompetencji w systemie badań technicznych. Zmiana wydatków jest zróżnicowana w poszczególnych latach. Największe wydatki zostaną poniesione w pierwszym roku funkcjonowania przepisów w związku z dostosowaniem Dyrektora TDT do wykonywania nowych zadań.

Artykuł 14 reguluje zasady zatwierdzania pierwszego planu finansowego TDT, uwzględniającego nowe koszty realizacji zadań nakładanych na TDT oraz dotacji z budżetu państwa.

Zgodnie z **art. 15** projektowana ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r. z wyjątkiem art. 7 ust. 14, dotyczącego przekazywania przez starostów wykazów diagnostów, który w ocenie projektodawcy powinien wejść w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Wejście w życie projektowanej ustawy z dniem 1 stycznia 2022 r. zapewni odpowiednie *vacatio legis* na dostosowanie jednostek do nowych obowiązków wynikających z ustawy, jednocześnie umożliwiło ustalenie w ustawie budżetowej na 2021 r. wysokości dotacji celowej dla TDT na wykonywanie nowych zadań wynikających z projektowanej ustawy, a tym samym umożliwi ich finansowanie z budżetu państwa. Wejście w życie art. 7 ust. 14 z dniem następującym po dniu ogłoszenia jest niezbędny

w celu umożliwienia uzyskania przez Dyrektora TDT niezbędnych danych do prowadzenia rejestru diagnostów. Takiego terminu wejścia w życie projektowanego przepisu art. 7 ust. 14 wymaga ważny interes państwa a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Projektowana ustawa nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu *rozporządzenia 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.), w związku z czym nie podlega notyfikacji zgodnie z ww. przepisami.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, o których mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.*

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Rafał Weber, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Maciej Bożyk nr tel. 022 630-13-29 e-mail: maciej.bozyk@mi.gov.pl	**Data sporządzenia** 24.02.2021 r. **Źródło:** Prawo UE 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 (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 51, z późn. zm.), zwana dalej „dyrektywą 2014/45". **Nr w Wykazie prac programowych i legislacyjnych Rady Ministrów: UC48**

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Pełne i prawidłowe wdrożenie dyrektywy 2014/45/UE oraz wprowadzenie rozwiązań do polskiego porządku prawnego ma na celu zapewnienie sprawnego funkcjonowania regulacji przewidzianych w ww. dyrektywie.
Główne zagadnienia wymagające uregulowania w polskim prawie dotyczą przede wszystkim:

a) wprowadzenia zmian w zakresie sprawowanego nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, mających na celu niezwłoczne eliminowanie i zapobieganie pojawianiu się w przyszłości nieprawidłowości w przeprowadzaniu badań technicznych,
b) wskazania organu odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad diagnostami i wykonywanym przez nich badaniami technicznymi pojazdów,
c) wprowadzenia zmian dotyczących minimalnego wyposażenia stacji kontroli pojazdów oraz systemu okresowego badania sprawności urządzeń stosowanych w stacji,
d) stworzenie nowego systemu prowadzenia szkoleń dla diagnostów (wstępnych i okresowych),
e) 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,
f) wprowadzenia zmian w zakresie egzaminowania i nadawania uprawnień diagnostom,
g) 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

1. Stworzenie systemu zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, poprzez rozdzielenie kompetencji nadzorczych na dwa organy: organu nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz organu nadzoru sprawującego nadzór na samymi diagnostami.

2. Pozostawienie starosty organem nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz wyznaczenie starosty jako nadzorującego przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, przekazanie Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego, zwanego dalej: „Dyrektor TDT", nadzoru nad diagnostami.
3. Wprowadzenie instrumentów oddziaływania przez organy nadzoru na system badań technicznych pojazdów i stacji kontroli pojazdów, umożliwiające szybkie reagowanie na ujawniane nieprawidłowości, a także wykonywanie działań prewencyjnych.
4. Stworzenie nowego 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 Instytutu Transportu Samochodowego jako odpowiedzialnego za egzaminowanie kandydatów na diagnostów i diagnostów.

6. Wyznaczenie Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego oraz Dyrektora TDT do przeprowadzania seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów.
7. Wyznaczenie Dyrektora TDT jako organu prowadzącego punkt kontaktowy odpowiedzialny za wymianę informacji związanych z badaniami technicznymi pojazdów, z pozostałymi państwami członkowskimi UE oraz z Komisją Europejską.

Oczekiwane efekty:

a) podział systemu nadzoru na nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz nadzór nad diagnostami przeprowadzającymi badania techniczne pojazdów wpłynie na wyższą jakość wykonywanych badań technicznych, wiążącą się z wyeliminowaniem z ruchu drogowego pojazdów w złym stanie technicznym, co będzie skutkować podniesieniem poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
b) podwyższenie jakości pracy diagnostów, poziomu ich 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 pozytywny wpływ na ochronę środowiska przez „uszczelnienie" systemu badań technicznych,
d) podniesienie poziomu bezpieczeństwa obrotu pojazdami na rynku wtórnym,
e) pozytywny wpływ pośrednio 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 nieszczelności powodujących wycieki toksycznych płynów eksploatacyjnych, jak również powodujących nadmierny hałas,
f) podwyższenie wiarygodności badań przez wprowadzenie obowiązku dokumentowania fotograficznego obecności pojazdu na badaniach technicznych i przechowywania tej dokumentacji przez okres pięciu lat od dnia przeprowadzenia badania.

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.

Doświadczenia jakie Ministerstwo Infrastruktury zdobyło przy pierwszej próbie implementacji omawianej dyrektywy w 2018/19 r. spowodowały, że wybrano pozostawienie Starostom nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów oraz odciążenie ich od technicznego nadzoru nad samymi diagnostami dając kompetencje nadzoru nad diagnostami Transportowemu Dozorowi Technicznemu (TDT). Zaproponowane rozwiązanie polegające na powierzeniu nadzoru kilku podmiotom powinno sprawić, że cele jakie zakłada dyrektywa 2014/45 zostaną osiągnięte. Dla pełnej transparentności nowego rozwiązania zaproponowano też, aby przenieść od TDT uprawnienia w zakresie egzaminowania kandydatów na diagnostów i powierzyć to zadanie Instytutowi Transportu Samochodowego (ITS) – jednostce podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu ustawy za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.

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 i z wykorzystaniem systemów informatycznych, które m. in. monitorują wyniki badań technicznych wykonywanych w stacjach kontroli pojazdów.

Przykładowo:

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

urzeczywistnieniem regulacji zawartych w dyrektywie 2014/45/UE, finansowany jest m.in. z opłat pobieranych od każdego badania technicznego pojazdu w wysokości 4 euro.

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

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

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

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

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

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5339	CEPiK (stan na dzień 31 grudnia 2020 r.)	Starostowie pozostaną organem nadzoru nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, jednak zyskają nowe narzędzia prawne mające na celu realne wykonywanie zadań nadzorczych. Bezpośrednie przez: 1) rozszerzenie zakresu kontroli przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów; 2) zapewnienie diagnostom możliwości przeprowadzania badań technicznych, przy użyciu wymaganego wyposażenia kontrolno-pomiarowego; 3) obowiązek przekazywania do centralnej ewidencji pojazdów informacji o zatrudnieniu albo ustaniu zatrudnienia diagnosty; 4) obowiązek przedstawienia wyjaśnień, udostepnienia

			dokumentów w trakcie przeprowadzanych kontroli przez pracowników TDT w ramach nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań.
Starostowie	380	Główny Urząd Statystyczny (GUS)	Przejęcie przez TDT zadań związanych z nadzorem nad diagnostami ma odciążyć Starostów i zadania stricte techniczne powierzyć jednostce inspekcyjnej jaką jest TDT. Bezpośrednie przez: 1) przeprowadzenie czynności kontrolnych w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów . Jednakże nadzór będzie dotyczył tylko przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów; 2) zmniejszenie obowiązków w zakresie weryfikacji prawidłowości przeprowadzania badań technicznych – nadzór w tym zakresie został przekazany Dyrektorowi TDT wraz z prowadzeniem rejestru diagnostów; 3) powierzenie nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów i prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.
Diagności	Ok. 10 000 (w latach 2004-2019 ok. 8000 osób uzyskało pozytywny wynik z egzaminu kwalifikacyjnego przeprowadzanego przez TDT).	Szacunkowe dane udostępnione przez TDT	Bezpośrednie przez: 1) obowiązek uzyskania świadectwa kompetencji diagnosty do wykonywania badań technicznych pojazdów; 2) obowiązek okresowych szkoleń dla diagnostów wykonujących badania techniczne pojazdów oraz poniesienie kosztów tych szkoleń; 3) wprowadzenie centralnego rejestru diagnostów, 4) wdrożenie nowej instytucji zawieszenia świadectwa kompetencji diagnosty, diagności posiadający uprawnienia w dniu wejścia w

			życie ustawy zachowają je na zasadzie zachowania praw nabytych; jednakże obowiązani są do odbycia szkolenia uzupełniającego zgodnie z wymogami dyrektywy.
Kandydaci na diagnostów	Wielkość populacji niemierzalna	-	Bezpośrednie przez: 1) posiadanie wykształcenia i praktyki zgodnie z wymogami ustawy, która uwzględnia zmiany w zakresie edukacji wynikających z modyfikacji wprowadzanych przez MEiN; 2) świadectwo kompetencji wydawane będzie przez jeden podmiot Dyrektora TDT co zapewni jednolitość procedur na obszarze całego kraju; 3) wprowadzenie obowiązku odbycia praktyki w stacji kontroli pojazdów, zróżnicowanie długości kresu wymaganej praktyki od wykształcenia (np. wyższe techniczne – 6 miesięcy, a średnie branżowe 3 lata).
Właściciele pojazdów zarejestrowanych: pojazdów samochodowych, motorowerów, ciągników rolniczych	19 mln	Źródło danych – SAMAR	Bezpośrednie przez: 1) poniesienie opłaty za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie – w przypadku przedstawienia pojazdu do badania technicznego 30 dni po wyznaczonym terminie opłata wynosić będzie 100% stawki (czyli np. 98 zł + 98 zł); 2) wprowadzenie nowej instytucji, badania o charakterze reklamacji, kiedy powstaną uzasadnione wątpliwości, iż badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa; 3) wdrożenie rozwiązania, zgodnie z którym istnieje możliwość poddania pojazdu badaniu technicznemu nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczonym terminem z zachowaniem uprzednio wyznaczonego terminu.

Ośrodki Szkolenia Diagnostów (OSD)	Brak danych	Brak danych	Wprowadzenie nadzoru Starosty nad ośrodkami prowadzącymi szkolenia dla diagnostów, konieczność spełnienia warunków lokalowych, wyposażenia oraz kadry, jak również wpisu do rejestru prowadzonego dla tych ośrodków. Konieczność zatrudniania wykładowców spełniających określone przepisami prawa wymagania.
Wykładowcy szkolący diagnostów	Brak danych	Brak danych	Oddziaływanie związane z weryfikacją kompetencji osób szkolących diagnostów. Udział w obowiązkowych seminariach doszkalających co 2 lata (koszt pokrywają wykładowcy).
TDT	1	-	Bezpośrednie przez: 1) przejęcie nowych obowiązków związanych z wyznaczeniem Dyrektora TDT jako organu właściwego w sprawach wydawania, zawieszania, przywracania i cofania świadectwa kompetencji diagnosty oraz sprawowania nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych, umieszczenia cechy identyfikacyjnej oraz innych czynności diagnosty związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu, prowadzeniem m.in. rejestru diagnostów, wykonywanie zadań Krajowego Punktu Kontaktowego; 2) wykonywanie nowych zadań przez pracowników TDT w ramach nadzoru nad prawidłową jakością badań technicznych pojazdów, do których należą czynności kontrolne określone przepisami ustawy oraz weryfikacja ponownego badania przeprowadzanego przez diagnostę.
Minister właściwy do spraw informatyzacji –	1	Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu	Projekt ustawy wprowadza

administrator danych i informacji gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów		drogowym	regulacje, które wymagają dostosowania systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów do obsługi nowych procesów i rozszerzenia zakresu danych gromadzonych w tej ewidencji.

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

Projekt ustawy będzie podlegał konsultacjom publicznym 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 – Sieć Łukasiewicz.
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów.
8. Transportowy Dozór Techniczny.
9. Główny Inspektorat Transportu Drogowego.
10. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze – Oddział Kłudzienko.
11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji.
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce.
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
14. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.
15. Związek Pracodawców Motoryzacji.
16. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej.
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich.
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych.
19. Związek Dealerów Samochodów.
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego.
21. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM).
22. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA.
23. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR.
24. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa.
25. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL.
26. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny.
27. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).
28. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych.
29. Club Antycznych Automobili i Rajdów (CAAR).
30. Transport i Logistyka Polska.
31. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT.
32. Dekra Polska.
33. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).
34. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych.
35. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów.
36. Federacja Przedsiębiorców Polskich.
37. Instytut Rozwoju Miast i Regionów.
38. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”.
39. Związek Powiatów Polskich.
40. Cartest.
41. NSZZ Solidarność.
42. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.
43. Forum Związków Zawodowych.
44. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców.
45. Business Centre Club.
46. Związek Rzemiosła Polskiego.
47. Konfederacja Lewiatan.
48. Pracodawcy RP.

49. Rada Dialogu Społecznego.

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłaszanie uwag wyniósł 30 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt ustawy do konsultacji publicznych.
Projekt zostanie przekazany do rozpatrzenia przez Komitet do Spraw Europejskich oraz Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z …2021… 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		14,39	14,54	14,71	11,55	11,73	11,89	10,41	10,60	10,79	10,98	121,66
Szacowany przychód TDT z opłat za badania techniczne pojazdów przeprowadzane po wyznaczonej dacie[1], opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty i opłat za uczestnictwo w seminariach	-	**8,44**	**8,43**	**8,44**	**5,10**	**5,11**	**5,10**	**3,44**	**3,43**	**3,44**	**3,43**	**54,4**
budżet państwa	**-**	**0,66**	**0,67**	**0,68**	**0,7**	**0,71**	**0,73**	**0,74**	**0,76**	**0,77**	**0,79**	**7,21**
Wpływ z tyt. kar nakładanych na diagnostów		0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	2,0
Wpływ z tyt. 51%PIT od nowych pracowników TDT		0,46	0,47	0,48	0,50	0,51	0,53	0,54	0,56	0,57	0,59	5,21
JST – wpływ z tyt. 49%PIT od nowych pracowników TDT	-	**0,44**	**0,45**	**0,46**	**0,48**	**0,49**	**0,51**	**0,52**	**0,54**	**0,55**	**0,57**	**5,01**
JST – wpływ z tyt. opłaty skarbowej za wydanie uprawnienia diagnosty		**-0,01**	**-0,01**	**-0,01**	**-0,01**	**-0,01**	**-0,01**	**-0,01**	**-0,01**	**-0,01**	**-0,01**	**-0.1**
NFZ	**-**	1,02	1,05	1,07	1,10	1,13	1,15	1,18	1,21	1,24	1,27	11,43
FUS[2]	**-**	4,06	4,16	4,27	4,37	4,48	4,59	4,71	4,83	4,95	5,07	45,50
FP	**-**	0,32	0,33	0,34	0,35	0,36	0,36	0,37	0,38	0,39	0,4	3,61
TDT		-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-5,4
Wydatki ogółem*		**32,5**	**20,5**	**19,1**	**19,5**	**20,3**	**20,5**	**20,9**	**22,1**	**21,9**	**22,4**	**219,7**
budżet państwa	**-**	**32,5**	**20,5**	**19,1**	**19,5**	**20,3**	**20,5**	**20,9**	**22,1**	**21,9**	**22,4**	**219,7**
JST	**-**	**0**	**0**	**0**	**-0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TDT**		**32,5**	**20,5**	**19,1**	**19,5**	**20,3**	**20,5**	**20,9**	**22,1**	**21,9**	**22,4**	**219,7**
Saldo ogółem		-18,11	-5,96	-4,39	-7,95	-8,57	-8,61	-10,49	-11,5	-11,11	-11,42	-98,04
budżet państwa		-31,84	-19,82	-18,42	-18,8	-19,59	-19,77	-20,16	-21,34	-21,13	-21,61	-212,49

[1] Założenia, które można realnie wykonać zakładają ok. 0,5% z ogólnej liczby przeprowadzanych badań technicznych, w pierwszych trzech latach, następnie spadek do ok. 0,3% w kolejnych trzech latach, z uwagi, że więcej właścicieli i posiadaczy pojazdów będzie „zdyscyplinowanych" i ilości badań technicznych po terminie może spaść nawet o połowę.

[2] Wskazane wartości uwzględniają dochody Funduszu Ubezpieczeń Społecznych pochodzące ze składek odprowadzanych przez pracodawcę oraz pracowników.

TDT***		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NFZ	-	1,02	1,05	1,07	1,10	1,13	1,15	1,18	1,21	1,24	1,27	11,43
FUS[3]	-	4,06	4,16	4,27	4,37	4,38	4,59	4,71	4,83	4,95	5,07	45,50
FP	-	0,32	0,33	0,34	0,35	0,36	0,36	0,37	0,38	0,39	0,40	3,61
JST	-	**0,43**	**0,44**	**0,45**	**0,47**	**0,48**	**0,50**	**0,51**	**0,53**	**0,54**	**0,56**	**5**

Źródła finansowania

[*] Wartość oszacowanych wydatków TDT w poszczególnych latach związanych z nowymi zadaniami, wartość planowanych przychodów TDT łącznie z dofinansowaniem zadań w postaci dotacji z budżetu państwa.

[**] Skutki finansowe dla TDT uzależnione są od przychodów uzyskanych przez TDT z opłat za badania techniczne pojazdów przeprowadzane po wyznaczonej dacie, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty i opłat za uczestnictwo w seminariach.

*** Kwota wykazana w pozycji saldo bilansuje się w przypadku dofinansowania zadań TDT z dotacji z budżetu państwa oraz szacowanego przychodu z opłat za badania techniczne pojazdów przeprowadzane po wyznaczonej dacie, opłat za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty i opłat za uczestnictwo w seminariach.

Dochód budżetu państwa stanowią kary pieniężne nakładane na diagnostów w wysokości 200 000 zł (założono 100 kar administracyjnych nakładanych na diagnostów po 2000 zł).

Maksymalny limit wydatków budżetu państwa:

1) 2021 r. – 32 464 648,00 zł;
2) 2022 r. – 20 588 763,00 zł;
3) 2023 r. – 19 075 416,00 zł;
4) 2024 r. – 19 502 986,00 zł;
5) 2025 r. – 20 281 744,00 zł;
6) 2026 r. – 20 451 972,00 zł;
7) 2027 r. – 20 933 955,00 zł;
8) 2028 r. – 22 082 349,00 zł;
9) 2029 r. – 21 870 533,00 zł;
10) 2030 r. – 22 366 862,00 zł

Łącznie: 219 619 228,00 zł

Regulacja spowoduje skutki finansowe dla jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa, polegające na zwiększeniu wydatków w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów oraz nie spowoduje skutków finansowych dla jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa, polegających na zmniejszeniu dochodów tych jednostek w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.

Źródła finansowania zadań:

Dyrektor TDT:

1) budżet państwa/opłaty za badania techniczne pojazdów przeprowadzane po wyznaczonej dacie;
2) opłaty za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty, które wyniosą 100 000 rocznie;
3) opłaty za uczestnictwo wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów w seminariach przeprowadzanych przez Dyrektora TDT, które wyniosą 10 000 zł co dwa lata.

Dyrektor ITS – samofinansowanie z realizowanych odpłatnie zadań wynikających z niniejszego projektu ustawy.

Starosta (JST) – samofinansowanie na zasadach dotychczasowych (opłata skarbowa),

[3] Wskazane wartości uwzględniają dochody Funduszu Ubezpieczeń Społecznych pochodzące ze składek odprowadzanych przez pracodawcę oraz pracowników,

	z jednoczesną zmniejszoną ilością realizowanych zadań w zakresie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Starosta będzie odpowiedzialny za nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów, natomiast nadzorem nad diagnostami zajmie się TDT. Kary pieniężne nakładane na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów będą stanowiły dochód budżetu powiatu. Jednostki samorządu terytorialnego odnotują przychód z tytułu wpływów z podatku PIT naliczanego od wynagrodzeń nowo zatrudnionych pracowników w TDT (49% z należności PIT). Wymagane zmiany w centralnej ewidencji pojazdów – koszty realizacji zmian po stronie centralnej systemu CEPIK zostaną pokryte ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Na tym etapie nie jest możliwe określenie kosztów zmian z uwagi na to, iż przepisy niniejszego projektu nie precyzują kluczowych dla funkcjonalności systemu elementów sposobu komunikacji pomiędzy TDT a CEPIK.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wskazana powyżej dotacja z budżetu państwa dla TDT przeznaczona będzie na: ✓ Pokrycie kosztów związanych z: prowadzeniem seminariów dla wykładowców zatrudnionych w ośrodkach szkolenia diagnostów, re-kontrolą badań technicznych (0,3% wszystkich przeprowadzonych w Polsce badań technicznych), analizą statystyczną badań technicznych, ponownym badaniem technicznym pojazdu przeprowadzanym na wniosek właściciela lub posiadacza pojazdu bądź organu rejestrującego w przypadku uzasadnionego podejrzenia przeprowadzenia badania sprzecznie z przepisami prawa, nadzór nad właściwym „umieszczaniem" cechy identyfikacyjnej przez diagnostów, kontrolę prawidłowości pobierania i odprowadzania opłaty za przeprowadzanie badania technicznego po wyznaczonej dacie – powyższa aktywność TDT pochłonie znaczną część środków z budżetu państwa (szacunkowo nawet 80%), ✓ Wykonywanie zadań w ramach nadzoru nad diagnostami przeprowadzającymi badania techniczne (np. wydawanie zaleceń diagnostom lub czasowe zawieszanie ich uprawnień), ✓ Wydawanie świadectw kompetencji diagnostów, ✓ Prowadzenie Punktu Kontaktowego (tzw. National Contact Point) z państwami członkowskimi UE, ✓ Zatrudnienie i szkolenie pracowników potrzebnych do wykonywania zadań w ramach wykonywania przez Dyrektora TDT, ✓ Wyposażenie pracowników TDT w przenośne wyposażenie niezbędne do wykonywania nadzoru nad prawidłowością badań technicznych wykonywanych przez diagnostów, ✓ Zakup samochodów i koszty ich eksploatacji (około 50 samochodów osobowych/ciężarowych dla 50 dwuosobowych zespołów inspekcyjnych). Dla wykonywania w TDT nowych obowiązków nadzorczych wobec diagnostów i badań technicznych niezbędnych jest 148 nowych osób z rynku pracy. Wskazując liczbę niezbędnych pracowników do wykonywania zadań związanych z prowadzeniem nadzoru nad badaniami technicznymi przyjęto, że tzw. re-kontrolą badań technicznych będzie zajmowało się 50 zespołów złożonych z 2 pracowników. Jednocześnie wyliczono, że ilość osób, które będą wykonywać czynności w ramach sprawowanego nadzoru nad prawidłowością przeprowadzania badań technicznych będzie mogła dokonać weryfikacji 0,3 % liczby badań technicznych przeprowadzonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w roku poprzedzającym. Natomiast pozostali pracownicy będą realizować m.in. następujące zadania z zakresu nadzoru: wydawanie, zawieszanie, przywracanie i cofanie świadectwa kompetencji diagnosty, prowadzenie rejestru diagnostów, wykonywanie obowiązków informacyjnych wobec przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, realizowanie zadań Krajowego Punktu Kontaktowego, prowadzenie postępowań administracyjnych: wydawanie decyzji

	administracyjnych i nakładanie kar. Określając ilość nowych pracowników w TDT oparto się na dotychczasowej ilości pracowników TDT oraz ilości wykonywanych przez nich zadań, a także przyjęto założenie, iż ilość zadań związanych z prawidłowym wdrożeniem dyrektywy 2014/45/UE wzrośnie około trzy razy. Przy ustalaniu kosztów wynagrodzeń nowo zatrudnianych pracowników związanych z nadzorem nad prawidłową jakością badań technicznych pojazdów oraz przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów MI brał pod uwagę średnie wynagrodzenie w TDT, a także wzrost wynagrodzeń w Polsce. Ponadto, w chwili obecnej rynek pracy jest rynkiem pracownika. Już od dłuższego czasu TDT obserwuje pojawiające się na rynku pracy trudności z zatrudnieniem za niższe stawki pracowników – specjalistów posiadających kwalifikacje analogiczne jak wymagane na stanowiskach inspektorów dozoru technicznego. Biorąc pod uwagę krótki czas na dostosowanie się do realizacji nowych zadań, TDT musi zatrudnić pracowników - odpowiednio wykwalifikowanych specjalistów, których oczekiwania finansowe są wyższe niż obecna średnia płaca w TDT. Miesięczne wynagrodzenie dla jednego pracownika w pierwszym roku funkcjonowania projektu będzie wynosiło 7400 zł brutto i w każdym kolejnym roku będzie zwiększane o wskaźnik inflacyjny. Obecnie w TDT jest 85 pracowników posiadających uprawnienia dotyczące stacji kontroli pojazdów (tj. przeprowadzają sprawdzenia stacji kontroli pojazdów, przeprowadzają sprawdzenia uzupełniające, przeprowadzają kontrole stacji kontroli pojazdów na podstawie podpisanego porozumienia ze starostami, są powoływani przez Dyrektora TDT jako członkowie komisji egzaminacyjnej dla kandydatów na diagnostów oraz diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia). Należy podkreślić, że 85 pracowników TDT nadal będzie zajmowało się sprawdzeniami stacji kontroli pojazdów oraz czynnościami kontrolnymi w ramach podpisywanych ze starostami porozumień. Osoby powoływane do komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzaminy kwalifikacyjne dla kandydatów na diagnostów jak i diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia posiadają uprawnienia w zakresie przeprowadzania stacji kontroli pojazdów w ramach prowadzonego postępowania związanego z wydaniem poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów, jak również do przeprowadzania czynności kontrolnych stacji kontroli pojazdów na zasadach określonych w podpisanych ze starostami porozumieniach. Osoby te posiadają również uprawnienia dozorowe, które upoważniają ich do wykonywania czynności dozorowych wynikających z *ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorze technicznym* (Dz. U. z 2021 r. poz. 272). Pracownicy TDT zajmujący się obecnie sprawami związanymi z przygotowaniem egzaminów dla kandydatów na diagnostów i diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia, w zakresie swoich obowiązków posiadają również przygotowanie egzaminów dla doradców DGSA, czy egzaminów wewnętrznych TDT. Mając na względzie powyższe oraz brak zadań związanych z przygotowaniem egzaminów dla kandydatów na diagnostów osoby te będą wykonywały czynności z obecnego zakresu kompetencji Dyrektora TDT. Obecnie uprawnienie diagnosty do przeprowadzania badań technicznych jest wydawane przez starostę po wniesieniu opłaty skarbowej zgodnie z *ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej* (Dz. U. z 2020 r. poz. 1546, z późn. zm.). Po wejściu w życie ustawy jednostki samorządu terytorialnego odnotują brak wpływu z tytułu opłaty skarbowej w wysokości około 10 000 zł rocznie za wydanie przez starostę uprawnienia diagnosty do przeprowadzania badań technicznych. Szacuje się, że starości wydawali 1000 uprawnień rocznie, a wysokość opłaty skarbowej wynosiła 10 zł. W projekcie ustawy wskazano, że maksymalna wysokość opłaty za wydanie świadectwa

	kompetencji diagnosty nie może przekroczyć 100 zł i będzie stanowiła przychód TDT. Wydawaniem świadectwa kompetencji diagnosty będą zajmowały się 4 osoby. W związku z tym, oprócz zapłaty wynagrodzenia pracownikom i opłacenia składek, TDT będzie zobowiązany do zakupu komputerów, drukarek, poniesienia kosztów usług telekomunikacyjnych i pocztowych oraz kosztów szkoleń i eksploatacyjnych. Zakłada się, że w pierwszym roku funkcjonowania będzie to około 300 000 zł. Źródłem pokrycia tych kosztów będą dotacje z budżetu państwa. Za wpis do rejestru diagnostów nie będą pobierane dodatkowe opłaty, ponieważ jest to czynność materialno-techniczna. Prowadzeniem rejestru diagnostów będą zajmowały się 4 osoby. W związku z tym, oprócz zapłaty wynagrodzenia pracownikom i opłacenia składek, TDT będzie zobowiązany do zakupu komputerów, drukarek, poniesienia kosztów usług telekomunikacyjnych i pocztowych oraz kosztów szkoleń i kosztów eksploatacyjnych. Zakłada się, że w pierwszym roku funkcjonowania będzie to około 300 000 zł. Dodatkowo w pierwszym roku funkcjonowania należy doliczyć koszty związane z systemem informatycznym (serwer i sprzęt informatyczny) w wysokości 320 000 zł. Łącznie w pierwszym roku funkcjonowania koszty wyniosą około 620 000 zł. Źródłem pokrycia tych kosztów będą dotacje z budżetu państwa. Dotacja z budżetu państwa dla TDT jest niezbędna na pokrycie kosztów poniesionych przez TDT. W związku z wykonywaniem re-kontroli badań technicznych pojazdów przez 50 zespołów niezbędny jest zakup 50 pojazdów po 80 000 zł, co wyniesie łącznie 4 000 000 zł. Za serwis tych pojazdów będzie trzeba zapłacić 60 000 zł w pierwszym roku funkcjonowania przepisów. Łączne roczne koszty eksploatacji pojazdów wyniosą 418 777,50 zł. W związku z dojazdem do 5342 stacji kontroli pojazdów w ciągu roku w ramach re-kontroli badań technicznych pojazdów koszty paliwa wyniosą 273 777 zł, przy założeniu, że pojazd spala średnio 10 litrów na 135 km, a litr paliwa kosztuje średnio 5 zł. Następnie należy uwzględnić pozostałe koszty eksploatacji 50 samochodów na które składają się roczne ubezpieczenie w wysokości 2700 zł oraz bieżące przeglądy techniczne w wysokości 100 zł, które wyniosą 145 000 zł. Należy również dodać, że szacunkowe koszty użycia samochodu podczas ponownych badań technicznych wyniosą 87 982,58 zł rocznie. Do realizacji zadań niezbędny jest również zakup systemowego oprogramowania dotyczącego stacji kontroli pojazdów i jego wdrożenie za 4 000 000 zł, zakup serwera i sprzętu informatycznego w wysokości 320 000 zł. Odnosząc się natomiast do zatrudnienia i wyszkolenia pracowników potrzebnych do wykonywania zadań w ramach wykonywania ich przez Dyrektora TDT, należy wskazać, że przeciętna płaca rocznie na 1 pracownika wynosi 88 800 zł brutto, co oznacza, iż wynagrodzenie osobowe w pierwszym roku funkcjonowania przepisów wyniesie 13 142 400 zł. Z zatrudnieniem pracowników wiąże się również opłacenie składek ZUS w kwocie 2 594 309,76, wydatki na ZFSŚ w wysokości 229 438,48 zł oraz PFRON w wysokości 159 840 zł. Ponadto koszty szkoleń wyniosą 586 080 zł przy założeniu, że roczny cykl szkolenia pracownika wynosi 3960 zł. W szacunkach uwzględnione zostały także koszty zorganizowania konferencji za kwotę 100 000 zł, usługi telekomunikacyjne w wysokości 63 920 zł, usługi pocztowe w wysokości 38 800,26 zł oraz koszty czynszu i eksploatacji pomieszczeń w kwocie 747 400 zł. Na wyposażenie pracowników TDT w przenośne wyposażenie niezbędne do wykonywania nadzoru nad prawidłowością badań technicznych wykonywanych przez diagnostów składają się: zakup laptopa o wartości 4500 zł dla każdego pracownika, zakup 50 drukarek po 600 zł, przyrządy dla pracowników: tj. analizator spalin z dymomierzem w cenie 47 000 zł, opóźnieniomierz z miernikiem w cenie 21 870, przyrząd do pomiaru przepuszczalności światła w szybach pojazdów za 17 580 zł, czytnik informacji diagnostycznych za 12 960 zł oraz dalmierz i niwelator za 5000 zł. Każdy z ww. przyrządów powinien zostać zakupiony w ilości

50 sztuk. Łączna suma za zakup przyrządów dla pracowników wyniesie 5 220 500 zł.

Należy zauważyć, że najwyższa wysokość dotacji w pierwszym roku funkcjonowania wynika z dostosowania się TDT do nowych zadań przez jednorazowy zakup samochodów, zakup wyposażenia niezbędnego do wykonywania nadzoru nad prawidłowością badań technicznych, zakup systemowego oprogramowania dotyczącego stacji kontroli pojazdów i jego wdrożenie oraz serwera i sprzętu informatycznego. Natomiast w drugim roku funkcjonowania z ww. wydatków na oprogramowanie dotyczące stacji kontroli pojazdów TDT przeznaczy 2 000 000 zł. Po czterech latach od wejścia w życie przepisów TDT przeznaczy 320 000 zł na koszty związane z serwerem i sprzętem informatycznym. Zakłada się, że po siedmiu latach nastąpi wymiana laptopów dla wszystkich pracowników oraz drukarek, których koszt wyniesie 696 000 zł.

Należy wskazać, że przekazanie kompetencji egzaminowania kandydatów na diagnostów z TDT na Dyrektora ITS zmniejszy dochody TDT o 540 000 zł rocznie zakładając, że ilość egzaminów dla osób ubiegających się o uprawnienia diagnosty będzie wynosiła 2000 rocznie. Ta sama kwota będzie stanowiła dochód ITS, który będzie realizował to zadanie w przypadku utrzymania obecnie obowiązującej opłaty za egzamin tj. 270 zł. Zaznaczyć jednak należy, że utrzymanie opłaty na dotychczasowym poziomie wiąże się z koniecznością przeprowadzenia egzaminów kwalifikacyjnych w siedzibie ITS w Warszawie. Pełna analiza wydatków i dochodów aktualnie nie jest możliwa ze względu na brak szczegółowego określenia wymagań dla komisji egzaminacyjnej oraz trybu, formy, warunków oraz sposobu przeprowadzania egzaminu kwalifikacyjnego, które zostaną określone w rozporządzeniu. Jednakże, w ITS nie jest planowane powiększenie zasobów kadrowych związanych z realizacją wskazanego zadania. Jednocześnie, nowe zadania w zakresie przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych oraz prowadzenia seminariów nie wymagają dodatkowych nakładów inwestycyjnych związanych z infrastrukturą w ITS. Na potrzeby egzaminów oraz seminariów dla wykładowców ośrodków szkolenia diagnostów, zostaną wykorzystane obecne pomieszczenia dydaktyczne wykorzystywane podczas prowadzenia kursów dla kandydatów na diagnostów. Będą to zarówno sale wykładowe, jak również hale: diagnostyczna, okręgowej stacji kontroli pojazdów ITS, jak i trzystanowiskowa hala laboratoryjna wyposażona w szeroki zakres urządzeń kontrolno – pomiarowych wykorzystywanych w badaniach laboratoryjnych wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowanego w stacjach kontroli pojazdów.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	*Łącznie (0-10)*
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2021 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	0	0	0	0	0	0
	właściciele i posiadacze pojazdów (przedsiębiorcy oraz rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze), opłata za badanie techniczne po wyznaczonym terminie[4]	-	-8,33	-8,33	-8,33	-4,99	-4,99	- 53,3

[4] Założenia, które można realnie wykonać zakładają ok. 0,5% z ogólnej liczby przeprowadzanych badań technicznych, w pierwszych trzech latach, następnie spadek do ok. 0,3% w kolejnych trzech latach, z uwagi, że więcej właścicieli i posiadaczy pojazdów będzie „zdyscyplinowanych" i ilości badań technicznych po terminie może spaść nawet o połowę.

	Rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe - dochód netto z tytułu utworzenia nowych stanowisk pracy	-	9,42	9,66	9,90	10,4	10,66	105,59
	ITS – dochód z tytułu przeprowadzania egzaminów kwalifikacyjnych	-	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	5,4
	ITS – dochód z tytułu opłat za seminaria	-	0,01	-	0,01	-	0,01	0,05
	właściciele OSD – opłata za wpis do rejestru	-	- 0,008	- 0,008	-0,008	-0,008	- 0,008	- 0,08
	Wykładowcy w OSD – seminaria co 2 lata	-	- 0,02	-	- 0,02	-	- 0,02	- 0,1
	Kandydaci na diagnostów – opłata za egzamin kwalifikacyjny	-	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-0,54	-5,4
	Kandydaci na diagnostów – opłata za świadectwo kompetencji diagnosty	-	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-1
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Przedmiotowa regulacja wpłynie na wzrost zatrudnienia z uwagi na planowane zwiększenie zasobów kadrowych w TDT.						
Niemierzalne	przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	Projekt ustawy wywiera wpływ na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów przez nałożenie obowiązków odprowadzania opłaty za badanie techniczne po wyznaczonej dacie oraz sporządzania kwartalnych sprawozdań obejmujących informacje i dane o pobranych i odprowadzonych ww. opłatach. Na przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów został nałożony obowiązek przekazywania informacji do centralnej ewidencji pojazdów o zatrudnieniu albo ustaniu zatrudnienia diagnosty.						
	Przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia diagnostów	Nie jest możliwe określenie dochodów przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów, ponieważ ośrodki szkolenia diagnostów nie posiadają żadnego nadzoru i nie są znane aktualne koszty szkoleń kandydatów na diagnostów. W konsekwencji nie jest możliwe określenie wysokości opłaty za udział w warsztatach doskonalenia zawodowego. Nie są również znane Ministrowi Infrastruktury aktualne wydatki ośrodków szkolenia diagnostów przeznaczane na wynagrodzenie dla wykładowców.						
	diagności	Projekt ustawy nakłada na diagnostów nowy obowiązek uczestnictwa co 2 lata w warsztatach doskonalenia zawodowego oraz przekazywania Dyrektorowi TDT zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego. Diagności są obowiązani do przekazywania informacji Dyrektorowi TDT w przypadku prawomocnego skazania za przestępstwo, zmiany imienia i nazwiska bądź adresu zamieszkania.						
	Kandydaci na diagnostów	Projekt ustawy nie określa kosztów szkoleń dla kandydatów na diagnostów, ponieważ ośrodki szkolenia diagnostów są obecnie działalnością nieuregulowaną wobec powyższego nie jest możliwe oszacowanie wydatków jakie poniosą kandydaci na diagnostów.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Metodologia jaką posługiwał się projektodawca obejmuje wyliczenie na podstawie obecnie wykonywanych zadań przez Dyrektora TDT i kosztów z tym związanych (np. ilość pracowników, wyposażenie w urządzenia specjalistyczne), w oparciu o wieloletnie doświadczenie w dziedzinie zapewnienia prawidłowej jakości badań technicznych pojazdów, a następnie uwzględnienie tego przy szacowaniu wysokości nowych/podniesionych opłat na pokrycie nowych zadań.							

	Odnosząc się do wydatków właścicieli pojazdów z tytułu opłat za przeprowadzenie badania technicznego po wyznaczonej dacie, jak również wskazanych dochodów budżetu państwa należy wskazać, że na etapie projektowania przedmiotowej ustawy nie ma wiążących danych dotyczących liczby przeprowadzanych badań technicznych po wyznaczonej dacie. Do założeń przyjętych dla szacunków przyjęto, iż badania po wyznaczonej dacie stanowić będą odpowiednio 0,5% ogólnej liczby badań technicznych pojazdów w pierwszych 3 latach, a następnie 0,3% przez kolejne 3 lata. Do założeń przyjęto, że w Polsce jest corocznie przeprowadzanych ok. 17 mln okresowych badań technicznych a koszt najczęściej wykonywanego badania technicznego wynosi 98 zł. Na przyjęte założenia wpłynęła możliwość przeprowadzenia badania technicznego nie wcześniej niż 30 dni przed wyznaczoną datą badania oraz do 30 dni od wyznaczonej daty tego badania. Jeśli chodzi natomiast o koszty dostosowawcze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów – pewnym kosztem jest koszt wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów będzie działalnością regulowaną. Do określenia wysokości opłaty za wpis należy stosować *ustawę z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej*. Załącznik Wykaz przedmiotów opłaty skarbowej, stawki tej opłaty oraz zwolnienia do ww. ustawy w części I pkt 36 przedmiot opłaty skarbowej określa, że stawka za dokonanie wpisu do rejestru działalności regulowanej podmiotu wykonującego działalność na podstawie przepisów o ruchu drogowym wynosi 412 zł. Wstępnie założono, że w pierwszym roku powstanie ok. 20 ośrodków szkolenia diagnostów. Mając na względzie, iż prowadzenie takich ośrodków szkolenia jest działalnością nieregulowaną w żaden sposób, a także pozbawioną jakiegokolwiek nadzoru, trudno ustalić jakiekolwiek mierniki dla bardziej precyzyjnego określenia ewentualnych kosztów dostosowawczych. Niektórzy bowiem przedsiębiorcy prowadzący szkolenia spełniają na dzień dzisiejszy wszystkie wymagania wprowadzane przedmiotową zmianą, więc nie powinni ponieść innych kosztów dostosowawczych niż koszty wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów. Wprowadzenie powszechnie obowiązujących przepisów dotyczących ośrodków szkolenia diagnostów zagwarantuje jednolitość postępowania w tym zakresie oraz wpłynie na wyrównany poziom szkolenia kandydatów na diagnostów, co z kolei przełoży się na poziom zdawalności kandydatów na diagnostów, a w efekcie końcowym podniesie poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Podobnie jak w przypadku ośrodków szkolenia diagnostów nie jest znana liczba wykładowców ośrodków szkolenia diagnostów, którzy będą zobowiązani do odbycia co 2 lata seminariów doszkalających. Można zakładać, że jeżeli powstanie ok. 20 ośrodków szkolenia diagnostów i w każdym ośrodku szkolenia diagnostów zostanie zatrudnionych ok. 4 wykładowców, to liczba wykładowców wyniesie ok. 80. Projekt ustawy określa, że maksymalna wysokość opłaty za uczestnictwo w seminariach nie może przekroczyć 250 zł. Odnosząc się do wykazania dochodów instytucji szkolących można założyć, że w przypadku gdy 80 wykładowców zgłosi udział w seminariach (po 40 wykładowców u Dyrektora TDT i Dyrektora ITS), wówczas roczny dochód wyniesie po 10 000 zł. Kandydaci na diagnostów poniosą koszt 100 zł za wydanie świadectwa kompetencji diagnosty. Zakłada się, że ok. 1000 osób może wystąpić o wydanie świadectwa kompetencji diagnosty. Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów będą ponosić koszt ponownego badania technicznego w przypadku stwierdzenia, że badanie techniczne zostało przeprowadzone w stacji kontroli pojazdów niezgodnie z przepisami prawa. Jednakże, takich kosztów nie można przedstawić w ujęciu pieniężnym z uwagi na fakt, iż nie można przewidzieć ilu właścicieli lub posiadaczy pojazdów skorzysta z możliwości skierowania pojazdu na ponowne badanie techniczne oraz w ilu z tych pojazdów zostanie stwierdzone, że badanie techniczne zostało przeprowadzone niezgodnie z przepisami prawa. W przypadku przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów brak będzie mierzalnych kosztów dostosowawczych o charakterze pieniężnym, z uwagi na założenie, iż większość przedsiębiorców prowadzących działalność tego typu spełnia wymogi w zakresie wyposażenia kontrolno – pomiarowego oraz warunków lokalowych stawiane przez dyrektywę 2014/45/UE.

	Kolejną kwestią wymagającą komentarza, której nie można przedstawić w ujęciu pieniężnym, jest wykształcenie i praktyka diagnostów. Wymogi określone w dyrektywie 2014/45/UE zobligowały projektodawcę do wdrożenia przepisów zmieniających wytyczne odnoszące się do wymaganego wykształcenia i praktyki diagnosty. Dlatego też konieczne było wprowadzenie zmian w zakresie wymagań w zakresie wykształcenia dla diagnostów, jednakże postanowił wdrożyć takie rozwiązania, aby zagwarantować najszerszy dostęp do zawodu. Dodatkowo w toku prac nad projektem musiały zostać uwzględnione wszelkie zaistniałe, bądź też nadchodzące zmiany w szkolnictwie wyższym i na gruncie szeroko pojętego wykształcenia średniego. Istotne zmiany nastąpiły w przypadku udokumentowanej praktyki wymaganej od kandydatów na diagnostów. O ile najkrótszy okres praktyki pozostał bez zmian, tj. wynosi on 6 miesięcy, to górna granica w tym zakresie została podniesiona do 3 lat – w przypadku wykształcenia średniego branżowego albo średniego oraz posiadania dyplomu potwierdzającego kwalifikacje zawodowe na poziomie technika albo dyplom technika albo tytuł zawodowy technika w zawodach związanych z motoryzacją. W tym miejscu podkreślić należy, że zmiana w przypadku wydłużenia praktyki podyktowana została brzmieniem dyrektywy 2014/45/UE. Do prowadzenia szkoleń dla kandydatów na diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego zostały wyznaczone ośrodki szkolenia diagnostów. Mając na względzie, że działalność ta nie podlega w tym momencie żadnej kontroli ani też nadzorowi, nie funkcjonuje rejestr ośrodków szkolenia diagnostów, Minister Infrastruktury nie posiada oficjalnych i rzetelnych danych dotyczących liczby ośrodków szkolenia diagnostów, wykładowców prowadzących w nich zajęcia oraz kosztów szkoleń kandydatów na diagnostów i diagnostów uzupełniających swoje uprawnienia. Z uwagi, że działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodków szkolenia diagnostów będzie nową działalnością regulowaną, rzeczywiste koszty szkoleń zostaną ukształtowane przez popyt i podaż. Wobec powyższego, w projekcie ustawy nie zostały wskazane koszty szkoleń i warsztatów doskonalenia zawodowego jakie mieliby ponieść kandydaci na diagnostów. Mając na względzie powyższe, Ministrowi Infrastruktury nie są znane szacunkowe dochody ośrodków szkolenia diagnostów oraz związane z tym możliwości wydatkowania środków przeznaczane na wynagrodzenie dla wykładowców. Przedmiotowa regulacja nie wywiera wpływu na osoby niepełnosprawne i osoby starsze.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
☐ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	X tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy X inne: nie ma wpływu	☐ zwiększenie liczby dokumentów zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy X inne: bez znaczenia
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	X tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
Komentarz:	

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt ustawy wywiera wpływ na rynek pracy. Wskazać należy, że przedmiotowy projekt nie przewiduje pozbawienia zatrudnienia pracowników starostw, którzy obecnie wykonują czynności kontrolne w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, gdyż nadal będą sprawowali nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi stacje kontroli pojazdów. Zamiast sprawowania bezpośredniego nadzoru nad diagnostami, pracownicy starostw będę wykonywać czynności kontrolne w ramach nadzoru nad ośrodkami szkolenia diagnostów. Ocenia się, że zmniejszenie ich zakresu obowiązków o techniczne aspekty związane z wykonywaniem nadzoru nad diagnostami w sposób pozytywny wpłynie na pracę wykonywaną przez starostów oraz znacząco odciąży i pomoże w realizacji dotychczasowych zadań nadzorczych nad stacjami kontroli pojazdów.
Dodatkowo Dyrektor TDT w ramach sprawowanego nadzoru nad jakością przewiduje wzrost zatrudnienia

w obszarach TDT o ok. 148 pracowników.

10. Wpływ na pozostałe obszary

X środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	X informatyzacja X zdrowie

Omówienie wpływu	Wprowadzenie nowego, proponowanego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów wpłynie na zmniejszenie negatywnego oddziaływania pojazdów samochodowych na środowisko naturalne. Dla przykładu, wpływać będzie na to okoliczność uniemożliwiania poruszania się pojazdów z wyciekami olejów bądź niewłaściwą emisją spalin. Jakkolwiek, najważniejszym celem przedmiotowej zmiany, jest prawidłowe wdrożenie dyrektywy, której priorytetem jest podniesienie jakości badań technicznych, co wpłynie na zmniejszenie liczby wypadków, co ma nierozerwalny wpływ na ochronę zdrowia i życia ludzkiego. Możliwość zamieszczania określonych danych Dyrektorowi TDT w CEPIKu umożliwi właściwą realizację zadań przez Dyrektora TDT w związku z prawidłowym wdrożeniem dyrektywy 2014/45/UE, jak również zapewnieni szerszą dostępność danych dotyczących diagnostów innym podmiotom Obecne założenia dotyczące danych o przedsiębiorcach prowadzących stacje kontroli pojazdów i diagnostach opierają się o rozwiązania platformy CEPiK i bazują na przekazywaniu i udostępnianiu danych z CEPiK, z uwzględnieniem ciągłego rozwoju tego referencyjnego rejestru państwowego.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie projektowanej ustawy nastąpi z dniem 1 stycznia 2022 r, z wyjątkiem art. 7 ust. 14, który wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia ustawy.

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

Miernikiem będzie zdawalność egzaminów na diagnostów, a także ilość pojazdów poddawanych badaniom technicznym.
Z uwagi na przeniesienie systemu nadzoru nad diagnostami na poziom centralny, nie można wykluczyć kolejnej kontroli NIK w tym obszarze, która w sposób rzetelny oceni efektywność prawidłowego wdrożenia dyrektywy 2014/45/UE.
Nadmienić należy, iż minister właściwy do spraw transportu w ramach ciągłego nadzoru nad Dyrektorem TDT będzie analizował i oceniał ewaluację na tzw. „rynku" badań technicznych pojazdów.
Ponadto, biorąc pod uwagę wynikający z art. 20 ust. 1 dyrektywy 2014/45/UE termin 30 kwietnia 2020 r., do którego Komisja Europejska ma przedstawić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z wdrożenia i skutków przedmiotowej dyrektywy, ocena efektów projektowanych rozwiązań nastąpi nie później niż w terminie dwóch lat od planowanego wejścia w życie przepisów.
Nie ulega wątpliwości, że zasadniczym celem nowych przepisów będzie zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jako miernik efektów projektu należy przyjąć spadek liczby wypadków drogowych, jak również liczby ofiar śmiertelnych i rannych w wyniku wypadków.
Należy przy tym mieć na uwadze, że w np. 2016 r. w Polsce odnotowano 33 664 wypadki drogowe, tj. o 697 (+2,1%) więcej niż w roku 2015. W wypadkach tych zginęło 3 026 osób, tj. o 88 (+3,0%) więcej niż w roku 2015. Liczba rannych (w tym ciężko rannych) również uległa zwiększeniu i wyniosła 40 766, tj. o 988 (+2,5%) więcej niż rok wcześniej, a ciężko rannych o 909 (+8,1%) więcej (Dane Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). W 2016 roku odnotowano 64 wypadki drogowe, w których bezpośrednią przyczyną była niesprawność techniczna pojazdu. ***Liczba ta jest wysoce niemiarodajna (ponieważ nie zawsze sprawdzany jest stan i warunki techniczne pojazdu), ale i tak wysoka***. Zginęło w nich 8 osób, a rany odniosło 81 osób. Należy podkreślić, że usterki techniczne są również ujawniane podczas oględzin pojazdów na miejscu zdarzenia, mimo tego, że nie miały bezpośredniego wpływu na jego zaistnienie. Ogółem stwierdzono 160 tego rodzaju usterek, najwięcej odnotowano: w oświetleniu (39,9% ogółu) oraz niewłaściwy stan ogumienia (25,2%). Jednocześnie wskazać należy, że w jednym wypadku mogło wystąpić kilka usterek (Dane Policji).
Celem nowych przepisów jest również zmniejszenie liczby pojazdów poruszających się z nieważnymi badaniami technicznymi. Z informacji uzyskanych z Ministerstwa Cyfryzacji wynika, że liczba pojazdów w Polsce, które nie posiadają

ważnych badań technicznych pojazdów wyniosła, według stanu centralnej ewidencji pojazdów, na dzień 31 grudnia w 2018 r. ok. 17% pojazdów, a na dzień 31 grudnia 2019 r. ok. 22% pojazdów.
Jednakże należy zaznaczyć, że dane te nie mogą w pełni posłużyć do wyliczeń zawartych w pkt. 6, czyli skutków dla finansów publicznych. Dlatego też starano się realnie oszacować przyszły dochód budżetu państwa z tytułu opłat za badania techniczne po terminie (30 dni). Założenia, które można realnie wykonać zakładają ok. 0,5% z ogólnej liczby przeprowadzanych badań technicznych, w pierwszych trzech latach, następnie spadek do ok. 0,3% w kolejnych trzech latach, z uwagi, że więcej właścicieli i posiadaczy pojazdów będzie „zdyscyplinowanych" i ilość badań technicznych po terminie może spaść nawet o połowę.

Ewaluacja efektów projektu oraz zastosowanych mierników nastąpi w formie dokumentu *Ocena funkcjonowania ustawy OSR ex-post* po 5 latach.

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