

Warszawa, dnia 27 sierpnia 2015 roku

PISKP/LT/02/08/2015

Dyrektor

Łukasz Twardowski

Departament Transportu Drogowego

Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju

ul. Wspólna 2/4

00-926 Warszawa

dot. pisma sygn. akt: DTD.IV.4400.2.102.2015.ARS.1

W nawiązaniu do pisma z dnia 29 czerwca 2015 roku, otrzymanego 30 czerwca 2015 roku dotyczącego projektu założeń nowelizacji ustawy – Prawo ruchu drogowym, w przedmiocie badań technicznych podnosimy co następuje.

Jako strona społeczna mamy inaczej zdefiniowane oczekiwania od tych, które przedstawiono w projekcie, na temat nadzoru nad systemem badań technicznych pojazdów. Państwo jest odpowiedzialne za bezpieczeństwo obywateli, a elementem tego jest ruch drogowy oraz badania techniczne pojazdów. Wprowadzając nowe uregulowania musi kierować się przede wszystkim tym, aby uzdrowić obecny system, a nie jedynie w ramach nowo zaproponowanej filozofii nadzoru, karać przedsiębiorców oraz diagnostów.

Projektowanie założeń przyszłych rozwiązań prawnych związanych z funkcjonowaniem systemu badań technicznych powinno poprzedzić zdiagnozowanie głównych przyczyn istniejących patologii.

W naszej ocenie przedstawiony nam projekt nie diagnozuje ani nie przynosi rozwiązania głównego problemu działalności w zakresie stacji kontroli pojazdów jakim jest pozostawienie jej jako działalności stricte wolnorynkowej. Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów jak również diagnosty przeprowadzający badania mają ściśle określone prawem warunki wykonywania swojej działalności oraz procedury wykonywania badań i nie ma w tym systemie miejsca na wolną

konkurencję. W zaproponowanym projekcie brak jednak mechanizmów pozwalających na skuteczne stymulowanie ilości działających stacji kontroli pojazdów, w związku z czym nasze prawo pozwala na to, że działalność, która ma za zadanie ochronę bezpieczeństwa obywateli jest poddana działaniom czysto wolnorynkowym. Jest to zasadniczy problem i przyczyna patologii obecnego systemu badań technicznych.

Na wstępie należy zauważyć, że przedstawiony do zaopiniowania projekt nie definiuje podstawowych pojęć, którymi posługuje się Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdadności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE. W polskiej ustawie już na wstępie powinny zostać zaimplementowane definicje określające czym jest stacja kontroli pojazdów, badanie techniczne pojazdu, jednostka nadzorująca oraz diagnosta. Definicje te powinny podkreślać, że działalność stacji nie jest usługą poddaną jedynie regułom wolnego rynku.

Warto zaznaczyć także, że Dyrektywa w swojej preambule tj. w punkcie 31 oraz 36 wyraźnie stanowi, że „upoważniając stacje kontroli pojazdów na swoich terytoriach, państwa członkowskie powinny wziąć pod uwagę fakt, że dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady wyłącza ze swojego zakresu stosowania usługi świadczone w interesie ogólnym w dziedzinie transportu” a także, że „aby zapewnić trwałe utrzymanie wysokiej jakości badań, państwa członkowskie powinny ustanowić system zapewnienia jakości, który obejmuje proces wydawania zezwoleń na prowadzenie badań zdadności do ruchu drogowego, ich nadzoru oraz cofania, zawieszania lub anulowania.”

W naszej ocenie właściwa implementacja powyżej cytowanych zapisów prowadzi do wniosku, że w projekcie powinny być zawarte mechanizmy pozwalające na stosowanie systemu zezwoleń na prowadzenie stacji kontroli pojazdów. Tym samym zasadne jest odejście od obecnego systemu działalności regulowanej, który pozwala na wykonywanie badań każdemu kto spełni minimalne wymagania określone prawem. **Ustawodawca europejski sugeruje wprost system zezwoleń, a brak jest odzwierciedlenia tej kwestii w przedstawionym projekcie.**

Powyżej cytowane zapisy punktu 31 oraz 36 preambuły Dyrektywy jednoznacznie wskazują na tendencję ustawodawcy europejskiego, aby działalność związana z tą gałęzią gospodarki, a tym bardziej dotycząca bezpośrednio zapewnienia przez Państwo bezpieczeństwa obywateli, nie była w pełni traktowana jako wolnorynkowa i nie była stricte usługą. Z Dyrektywy ponadto wynika, że zarówno stacja jak i diagnosta wykonują funkcje kontrolne i błędem jest, aby każdy mógł je wykonywać, tylko po spełnieniu minimalnych wymagań określonych prawem.

Należy także wskazać, że sama Dyrektywa 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotycząca usług na rynku wewnętrznym, na którą powołuje się punkt 31 preambuły Dyrektywy dotyczącej badań technicznych, w punkcie 21 wyłącza usługi związane

z transportem z zakresu jej zastosowania. W naszej ocenie wskazuje to jednoznacznie, że aby działalność związana z tą gałęzią gospodarki, a tym bardziej dotycząca bezpośrednio zapewnienia bezpieczeństwa nie była traktowana jako wolnorynkowa. Obecny system działalności regulowanej w tym zakresie nie sprawdził się i nie jest żadną barierą dla napływu do branży nierzetelnych przedsiębiorców oraz rozwoju nieuczciwej konkurencji, albowiem obecne wymogi związane z jej rozpoczęciem nie wprowadzają żadnych rozwiązań prawnych pozwalających na skuteczne ograniczenie niekorzystnej konkurencji kosztem jakości badań.

Dotychczasowe uwarunkowania prawne, związane z tym, że działalność w zakresie stacji kontroli pojazdów jest działalnością tylko regulowaną spowodowały lawinowy wzrost ilości stacji kontroli pojazdów, co przyczyniło się do pogorszenia jakości przeprowadzanych badań technicznych i powstania wielu patologii w całym systemie kontroli pojazdów. Już w obecnej ustawie o swobodzie działalności gospodarczej w art. 75 ust.1 wskazano, że każda działalność gospodarcza, której prowadzenie ma wpływ pośrednio lub bezpośrednio na bezpieczeństwo obywateli wymaga uzyskania zezwolenia (np. pkt 17, działalność opisana w ustawie - prawo farmaceutyczne, pkt 18 działalność określona w ustawie o transporcie drogowym).

W chwili obecnej w naszym kraju funkcjonuje około 4500 stacji kontroli pojazdów, co daje średnio ok. 3600 badań technicznych przypadających na jedną stację. Według naszych analiz dla zapewnienia właściwego funkcjonowania każda ze stacji powinna wykonywać min. ok 5000 badań na jedną linię diagnostyczną. Starosta właściwy ze względu na miejsce położenia stacji kontroli pojazdów powinien mieć możliwość wydawania zezwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów biorąc pod uwagę liczbę pojazdów zarejestrowanych w danym powiecie, aktualną liczbę funkcjonujących stacji kontroli pojazdów oraz ich lokalizację, tak aby nowo powstała stacja kontroli pojazdów w jak najlepszy sposób zaspokajała potrzeby mieszkańców. Nowe stacje kontroli pojazdów powinny powstawać w miejscach gdzie ich faktycznie brakuje. Opinia reprezentatywnej organizacji samorządu gospodarczego o zasięgu ogólnokrajowym zrzeszającej przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji kontroli pojazdów stanowiłaby społeczną kontrolę decyzji starosty udzielającego zezwolenia i byłaby wskazówką czy i gdzie nowa stacja kontroli pojazdów powinna powstać.

Po analizie tekstu projektu założeń ustawy należy wskazać, że 80% jego treści dotyczy form prowadzenia nadzoru oraz sankcji z tym związanych. **Jako izba gospodarcza oczekujemy jednak od centralnej jednostki nadzorującej, aby przede wszystkim pomagała wykonywać działalność w zakresie stacji kontroli pojazdów, koordynowała nadzór prowadzony przez jednostki samorządu terytorialnego, a dopiero na końcu korzystała z przewidzianych prawem sankcji.**

Opowiadamy się za pozostawieniem Starosty w obecnym systemie nadzoru, a centralna jednostka nadzorująca powinna przede wszystkim pomagać władzom samorządowym w pełnieniu jej dotychczasowych funkcji. Pełniłaby także rolę koordynatora działań tych władz w zakresie sposobu

interpretacji przepisów prawa opisującego pracę stacji i diagnostów samochodowych. Jest to tym bardziej istotne, że władze samorządowe mają nadal pełnić funkcje związane z rejestracją pojazdów, które wcześniej zostały poddane badaniom technicznym. **W obecnym stanie prawnym brak jest podmiotu centralnego, który koordynowałby działania wszystkich jednostek nadzorujących w terenie (starostw). Wszyscy powinniśmy działać wspólnie w celu poprawy jakości badań technicznych.**

Propozycje zawarte w przesłanym materiale, naszym zdaniem niesłusznie, ograniczają się tylko do działań restrykcyjnych, wykrywania błędów i wyciąganiu konsekwencji w stosunku do przedsiębiorcy i diagnosty. **Zarówno przedsiębiorcy jak i diagnosty oczekują również pomocy merytorycznej w celu poprawiania jakości i rzetelności swojej pracy.**

W naszej ocenie należałoby rozważyć wprowadzenie obowiązkowych szkoleń dla przedsiębiorców lub osób odpowiedzialnych za kierowanie stacją kontroli pojazdów, którzy nie mają uprawnień diagnostów. Osoby takie często nie znają specyfiki prowadzenia stacji kontroli pojazdów i przepisów regulujących system badań technicznych. Takie szkolenia podniosłyby ich świadomość w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów, odpowiedzialności i ich wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, co miałyby pozytywny wpływ na jakość badań.

Zarówno przedsiębiorca jak i diagnosta działa w ściśle zdefiniowanym środowisku prawnym. W ustawie i rozporządzeniach wykonawczych określono warunki lokalowe i wyposażenie stacji, sposób jej prowadzenia i wykonywania badań technicznych oraz opłaty z tym związane. Nadal jednak istotnym problemem jest brak przejrzystości działań nadzorczych, w tym związanych z odbiorami stacji oraz interpretacją przepisów. Na chwilę obecną system nadzoru, który prowadzi Starosta w zdecydowanej większości powiatów, naszym zdaniem się sprawdza. Podstawową bolączką systemu jest jednak brak koordynacji działań na szczeblu krajowym. Objawia się to w ten sposób, że zagadnienia nieprecyzyjnie sformułowane prawnie i tym samym sporne są różnie interpretowane w różnych starostwach. Przykładowo w jednym Powiecie wymaga się tablic czasowych przy rejestracji pojazdu sprowadzonego z zagranicy, a w innych ościennych nie. Diagnosta podczas badania musi ustalić, gdzie pojazd będzie rejestrowany, aby następnie zgodnie z różnymi życzeniami starostw wykonać badanie. Wnioskowaliśmy o ujednoczenie procedury w tym zakresie i udało się to dopiero po trzech latach, na skutek wejścia w życie zmian wprowadzonych rozporządzeniem z dnia 2 lipca 2015 r, (Dz. U. 1076). **Naszym zdaniem centralna jednostka nadzorująca powinna wykorzystać dotychczasowe zapalcze i wiedzę Starostów, i koordynować i nadzorować w skali kraju ich działalność.**

Powyższego problemu doświadczamy również na przykładzie poświadczeń warunków lokalowych i wyposażenia stacji. Pomimo, że przepisy rozporządzenia w sprawie szczegółowych wymagań dla stacji kontroli pojazdów nie zmieniły się od 2006 r. co pewien czas zmieniają się interpretacje jego zapisów. Nowe interpretacje nie są powszechnie dostępne. Przedsiębiorca dowiaduje się o nowym podejściu inspektorów dopiero podczas kontroli co skutkuje w konsekwencji wynikiem negatywnym kontroli i w następstwie często przerwaniem wykonywania badań. Przykładowo

w ostatnich latach zmieniała się interpretacja kwestii związanych z poziomością ławy pomiarowej co skutkowało, że wielu przedsiębiorców musiało wydatkować znaczne sumy na dostosowanie budynków do na nowo sprecyzowanych wymagań. O zmianach takich interpretacji powinni przedsiębiorcy dowiadywać się wcześniej np. za pomocą strony internetowej centralnej jednostki nadzorującej. Najpierw należy publicznie określić wymagania, a potem dopiero je egzekwować.

Wszystkie szczegółowe uwagi przedstawiamy w załączniku do niniejszego dokumentu.

Pragniemy zaznaczyć, że nasze propozycje zmierzają do znacznego ograniczenia wydatków publicznych związanych z wdrożeniem proponowanych zmian wynikających z implementacji Dyrektywy i też Grupy Roboczej.

Oprócz ograniczenia wydatków publicznych, pragniemy także zwrócić uwagę, że wszystkie koszty związane z wprowadzeniem lub zmianą kwestii związanych z odbiorem stacji, opłaty za egzaminy dla diagnostów oraz związane z ośrodkami ich szkolenia powinny zostać ściśle określone ramami prawnymi, tak aby nie mogły być one ustalane tylko i wyłącznie na zasadach wolnego rynku.

W projekcie pominięto kwestie zawarte w dokumencie „Strategia działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości, wypracowana przez grupę roboczą powołaną w przedmiotowej sprawie” datowanym na dzień 5 lutego 2014 r. (Grupa Robocza)

Teza 1 – Wprowadzenie ujednoczonych programów funkcjonujących na SKP (rejestr badań technicznych SKP).

Prace nad systemem CEP2 mogą spowodować brak konieczności wyposażenia SKP w program do obsługi rejestru badań technicznych. W naszym przekonaniu ciężar ten przejmie CEP2. Planowane jest zdefiniowanie odpowiednich słowników i mechanizmów opartych na web serwisie w związku z powyższym nie będzie konieczności wyposażeni stacji w oddzielny program.

Teza 6a – Stworzenie przepisu regulującego zasady dopuszczania do ruchu pojazdów już zarejestrowanych po przeróbkach konstrukcyjnych.

Umożliwienie dokonania modyfikacji technicznej pojazdu polegającej na zmianie jego kategorii z N1 na M ma mieć miejsce jedynie w przypadku gdy pojazd pierwotnie posiadał homologację kategorii M. Konieczne jest potwierdzenie modyfikacji nie tylko przez producenta pojazdu ale także na SKP. Konieczne jest wprowadzenie stanowczego zakazu przerabiania pojazdów kategorii N1 i N2 na autobus.

Teza 7- Stworzenie przepisu regulującego zasadę odliczania kosztu z tytułu użytkowania pojazdu przez przedsiębiorcę, jedynie w przypadku gdy pojazd posiada ważne badanie techniczne.

Tylko zmiana w ustawie prawo o ruchu drogowym może zmodyfikować inna ustawę tj. o podatku od towarów i usług, oraz o PIT i CIT. Obecnie w systemie CEP istnieje wiele wpisów dotyczących pojazdów, które nie są faktycznie użytkowane lub służą jedynie do odliczania pełnego VAT od kosztów paliwa i napraw. Propozycja ma na celu zlikwidowanie martwych zapisów w rejestrze albowiem nie będzie możliwości odliczania kosztów od pojazdów nie badanych.

Pragniemy zwrócić uwagę, że zgodnie z oficjalnymi informacjami udostępnionymi z MSW liczba pojazdów posiadających aktualną polisę OC kształtuje się na poziomie 18 730 tys., natomiast liczba pojazdów posiadających ważne badanie techniczne to tylko 16 360 tys. Wyraźnie z tego widać, że co najmniej 1 500 tys. pojazdów (przy uwzględnieniu pojazdów nowych, które badane są co 3 lata) są to „martwe dusze”, które służą tylko do uzyskiwania kosztów, tak jak wskazano już powyżej.

Teza 8 - Wprowadzenie zapisów w prawie nakładających na właściciela pojazdu sankcje z tytułu użytkowania pojazdu bez ważnych badań technicznych oraz odpowiedzialności posiadacza dowodu rejestracyjnego za stan techniczny pojazdu.

Zgodnie z art. 4 ust.4 Dyrektywy prawo krajowe powinno określać zasady odpowiedzialność za utrzymanie pojazdu w stanie gwarantującym jego bezpieczeństwo i zdatność do ruchu drogowego. W celu implementacji tego zapisu konieczne jest określenie w ustawie zapisów określających, że właściciel użytkownik pojazdu jest odpowiedzialny za stan technicznych pojazdu.

Teza 10 - Wprowadzić system określania daty następnego badania liczonej od daty pierwszej rejestracji pojazdu.

Kwestia omówiona szczegółowo w załączniku przy okazji uwag na temat opłaty karnej za badanie nie przeprowadzone w terminie.

Teza 11 – Dostosowanie cennika do zmienionego rozporządzenia dotyczącego zakresu i sposobu wykonywania badań technicznych pojazdów (ujednolicenie zapisów, przejrzysty przekaz).

Należy zmienić rozporządzenie w sprawie opłat za wykonywanie badań technicznych pojazdów upraszczając go, jak również aktualizując do obowiązującego obecnie rozporządzenia w sprawie badań technicznych pojazdów. Wprowadzić zasady pozwalające na jego samo aktualizację. Teza wymaga natychmiastowej realizacji i powinna zostać wdrożona w działaniu odrębnym.

Przytoczony powyżej zapis pochodzi z dokumentu z dnia 5 lutego 2014 r. zatytułowanego „Strategia działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości, wypracowana przez grupę roboczą powołaną w przedmiotowej sprawie”. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów złożyła gotowy projekt nowego podejścia do tabeli opłat. W międzyczasie nałożono na SKP wiele nowych obowiązków dotyczących czynności i zakresu badań. Mimo

zapisów w tezach grupy roboczej, mówiących o tym, że projekt nowej tabeli opłat powinien być procedowany w pierwszej kolejności, niezależnie od innych zmian, do chwili obecnej nie wprowadzono go w życie.

Teza 15 – Uznanie działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia badań technicznych pojazdów za działalność związaną z odpowiedzialnością Państwa za bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Kwestia omówiona szczegółowo powyżej.

Teza 19 – Wprowadzenie zapisów eliminujących proceder przekazywania tzw. „gadżetów” (prezentów) za wykonanie badania technicznego na danej stacji kontroli pojazdów.

W tezie przyjęto konkretne rozwiązanie legislacyjne mające na celu wprowadzenie zakazu reklamy stacji kontroli pojazdów, pobierania opłat za wykonanie badania technicznego pojazdów w wysokości innej niż określona w przepisach oraz oferowania korzyści materialnych w tym nieodpłatnych usług za wykonanie badania technicznego pojazdu lub w powiązaniu z tym badaniem.

Teza 20 - Podkreślenie w ustawie PoRD niezależności diagnosty w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

W ustawie PORD należy jednoznacznie wskazać, że diagnosta wykonuje badanie techniczne w sposób niezależny oraz bezstronny, a przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów lub właściciel pojazdu, nie ma wpływu na sposób przeprowadzenia badania technicznego pojazdu oraz jego wynik.

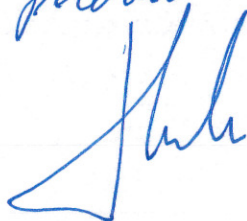
Teza 21 - Rozszerzenie listy dodatkowych badań technicznych o dodatkowe badanie techniczne na wniosek właściciela celem sprawdzenia stanu technicznego pojazdu.

W obecnym stanie prawnym brak jest możliwości wykonania badania technicznego pojazdu na wniosek właściciela lub posiadacza, w sytuacji, gdy pojazd ma jeszcze ważne badanie techniczne, ale właściciel lub posiadacz chciałby sprawdzić jego stan techniczny np. przed dłuższą podróżą. Podobnie jest w sytuacji, gdy na skutek kontroli drogowej na stacji kontroli pojazdów pojawiają się pojazdy w asyście Policji lub Inspekcji Transportu Drogowego. Oba badania mają zapełnić istniejącą lukę prawną w tym zakresie i przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez usankcjonowanie istniejącej praktyki w tym zakresie. W przypadku, gdy podczas kontroli, diagnosta stwierdzi występowanie w pojeździe usterki zagrażającej bezpieczeństwu ruchu drogowego lub naruszającej wymogi ochrony środowiska diagnosta przeprowadza okresowe badanie techniczne pojazdu.

Polska Izba Stacji Kontroli pojazdów od trzech lat przedstawia propozycje zmian w systemie badań technicznych pojazdów w Polsce, często w formie gotowych projektów aktów prawnych. Mamy nadzieję, że resort infrastruktury wykorzysta naszą wiedzę i wieloletnie

doświadczenie, w pracach związanych z implementacją Dyrektywy 2014/45/UE oraz realizacją tej grupy roboczej.

W naszym odczuciu w projekcie założeń projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym zbyt wiele uwagi poświęcono działaniom restrykcyjnym w stosunku do przedsiębiorców oraz diagnostów. Uważamy, że Wszyscy powinniśmy współdziałać i być partnerami w osiągnięciu celu jakim jest poprawa jakości systemu badań technicznych w Polsce.

2 powołaniem


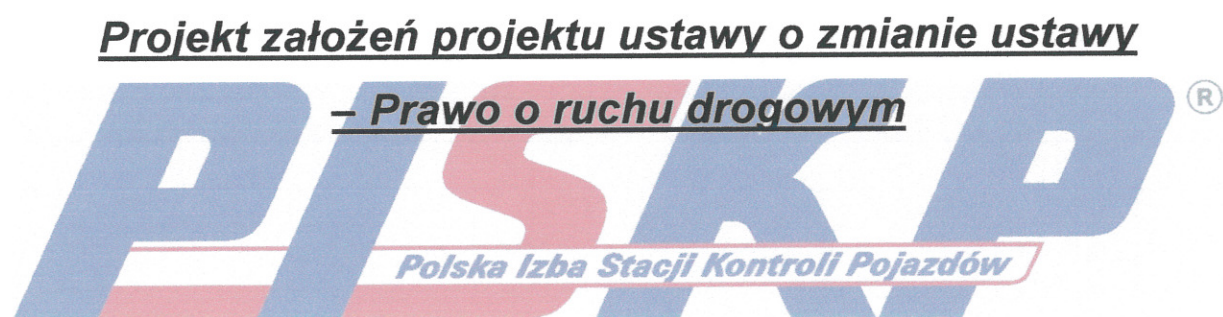
Załącznik:

- 1) Uwagi do projektu założeń projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

UWAGI POLSKIEJ IZBY STACJI KONTROLI POJAZDÓW

do projektu założeń projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

(uwagi zostały naniesione na tekst projektu kolorem zielonym)



Warszawa, czerwiec 2015 r.

I. POTRZEBA I CEL UCHWALENIA PROJEKTOWANEJ USTAWY

Badania techniczne pojazdów stanowią jeden z istotnych elementów składających się na system dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego, który ma na celu zapewnienie i utrzymanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska.

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

Ustawa – Prawo o ruchu drogowym nakłada na właściciela pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru lub przyczepy – obowiązek przedstawienia tego pojazdu do badania technicznego. Okresowe badanie techniczne pojazdu co do zasady jest przeprowadzane po raz pierwszy przed pierwszą rejestracją pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Badania techniczne pojazdów są przeprowadzane w określonych interwałach czasowych, np. samochód osobowy w przedziale 3-2-1 lat. Przepisy ustawowe wprowadzają również dodatkowe badania techniczne pojazdów, przeprowadzane między innymi w przypadku, jeśli pojazd uczestniczył w wypadku drogowym, w którym zostały uszkodzone zasadnicze elementy nośne konstrukcji nadwozia, podwozia lub ramy, w przypadku uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, czy też w celu identyfikacji lub ustalenia danych niezbędnych do jego rejestracji.

Badania techniczne pojazdów są przeprowadzane przez stacje kontroli pojazdów prowadzone przez przedsiębiorców w ramach działalności gospodarczej o charakterze regulowanym, która podlega wpisowi do rejestru prowadzonego w tym zakresie przez starostę właściwego ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem. Jednym z głównych wymogów nałożonych na stacje kontroli pojazdów jest posiadanie poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wydanego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (TDT) oraz zatrudnianie uprawnionych diagnostów. Starosta wydaje uprawnienie do wykonywania badań technicznych dla diagnosty, jeżeli osoba ubiegająca się o jego wydanie posiada wymagane wykształcenie techniczne i praktykę, odbyła wymagane szkolenie oraz zdała z wynikiem pozytywnym przeprowadzany przez Dyrektora TDT egzamin kwalifikacyjny. Nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawuje starosta, który może powierzyć czynności kontrolne Dyrektorowi TDT w drodze zawartego z nim porozumienia. W ramach sprawowanego nadzoru starosta przeprowadza co najmniej raz w roku

kontrolę stacji kontroli pojazdów przede wszystkim w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów.

W związku z docierającymi do resortu właściwego do spraw transportu sygnałami dotyczącymi potrzeby zmiany polskich przepisów prawnych w sprawie badań technicznych pojazdów, w celu wypracowania „Strategii działań w kierunku usprawnienia systemu badań technicznych pojazdów oraz poprawienia ich jakości”, powołana została grupa robocza, która skupiła w swoim zakresie przedstawicieli organizacji mających wiedzę i doświadczenie w obszarze dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego, tj. przedstawicieli:

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



Wynikiem prac tej grupy są tezy, których realizacja ma przede wszystkim poprawić jakość badań technicznych pojazdów przeprowadzanych przez diagnostów oraz wzmocnić nadzór nad stacjami kontroli pojazdów.

Jednocześnie w dniu 29 kwietnia 2014 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej opublikowana została dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE, która w znacznej mierze wychodzi naprzeciw tezom grupy roboczej. Dyrektywa ta powinna zostać wdrożona do prawa polskiego w terminie do dnia 20 maja 2017 r., natomiast stosowana od dnia 20 maja 2018 r.

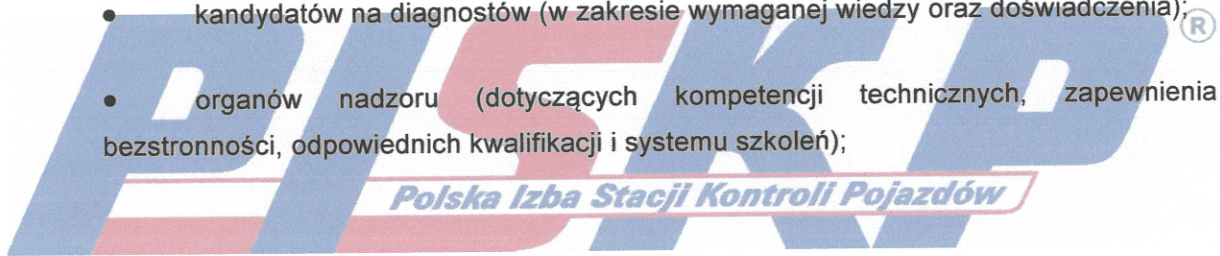
Podkreślenia wymaga, iż dyrektywa 2014/45/UE, jak poprzednia dyrektywa 2009/40/WE, określa minimalne wymagania niezbędne do wprowadzenia w zakresie badań technicznych pojazdów przez poszczególne państwa członkowskie UE, tworząc niejako ramy dla ustanowienia

prawidłowego i sprawnego systemu funkcjonowania badań technicznych pojazdów. Jednocześnie dyrektywa ta daje państwom członkowskim UE możliwość zaostreżenia ustanowionych w niej wymogów ze względu przede wszystkim na specyfikę krajowej infrastruktury i strukturę parku samochodowego, co skutkuje różnicami występującymi w poszczególnych krajach m.in. dotyczącymi zakresu i częstotliwości przeprowadzania badań technicznych określonych kategorii pojazdów. Do głównych celów i założeń ww. dyrektywy należy zaliczyć:

Należy zwrócić uwagę, że 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. U. UE L 127/51) w pkt 15 oraz art. 3 pkt 16 nie rozstrzyga, że jednostką nadzorującą może być jedynie podmiot publiczny. Zapisy te wskazują, że adresatem powierzenia kompetencji w tym zakresie może też być podmiot prywatny. Podobnie wskazania dyrektywy nie określają, że nadzór nie może być prowadzonym wspólnie przez kilka różnych jednostek, w tym jednostki samorządu terytorialnego jak ma to miejsce w chwili obecnej.

1. określenie minimalnych wymagań dla:

- kandydatów na diagnostów (w zakresie wymaganej wiedzy oraz doświadczenia);[®]
- organów nadzoru (dotyczących kompetencji technicznych, zapewnienia bezstronności, odpowiednich kwalifikacji i systemu szkoleń);



2. stworzenie systemu przeprowadzania odpowiednich egzaminów lub obowiązkowych szkoleń dla diagnostów: wstępnych, jak również regularnych szkoleń przypominających

i poszerzających wiedzę z zakresu konstrukcji pojazdów oraz sposobu przeprowadzania badań – szkolenia powinny obejmować zarówno elementy teoretyczne jak i praktyczne;

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

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

4. określenie wymagań dla ośrodków szkoleniowych, zapewnienie nadzoru nad nimi, w tym konieczność przeprowadzania ich kontroli.

W konsekwencji tego konieczne jest rozpoczęcie prac nad gruntowną nowelizacją ustawy – Prawo o ruchu drogowym, odnośnie regulacji dotyczących badań technicznych pojazdów, uwzględniając ww. tezy, jak również konieczność wdrożenia do prawa polskiego nowej dyrektywy badaniowej.

Tak jak wskazaliśmy w piśmie przewodnim konieczne jest wprowadzenie definicji określających czym jest badanie techniczne, stacja kontroli pojazdów oraz diagnosta. Zgodnie z tezą 15 Grupy roboczej zaproponowaliśmy definicje dostosowane do naszych realiów prawnych:

- badanie techniczne pojazdu - urzędowe czynności kontrolne, nie będące usługą świadczoną w warunkach wolnej konkurencji, z określoną urzędowo opłatą, wykonywane w celu zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ochrony środowiska na podstawie przepisów prawa przez uprawnionego diagnostę samochodowego na stacji kontroli pojazdów potwierdzające spełnianie przez pojazd odpowiednich warunków lub wymagań technicznych w celu stwierdzenia jego przydatności do ruchu drogowego i potwierdzenia wymagań w zakresie ochrony środowiska.

- uprawniony diagnosta - osoba uprawniona przez państwo członkowskie lub jego właściwą władzę do wykonywania badań technicznych w stacji kontroli pojazdów;

- stacja kontroli pojazdów - miejsce prowadzone przez podmiot uprawniony przez państwo, w którym wykonywane są badania techniczne pojazdów.

Powyższe koreluje z art. 31 oraz 36 preambuły Dyrektywy, które wskazują, tak jak podkreśliliśmy w piśmie przewodnim, na kwestie związane z odejściem od obecnego systemu działalności regulowanej na rzecz wydawania zezwoleń.

II. ZAKRES PROPONOWANYCH ZMIAN W OBOWIĄZUJĄCYCH PRZEPISACH USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM:

1. Rola Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w systemie badań technicznych pojazdów.

Jednym z głównych celów prowadzonych prac legislacyjnych w związku z przepisami dyrektywy 2014/45/UE jest stworzenie spójnego systemu nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów oraz działalnością stacji kontroli pojazdów celem zapewnienia właściwego poziomu badań technicznych pojazdów, które będą wykonywane przez podmioty posiadające odpowiednie wyposażenie kontrolno–pomiarowe oraz wykwalifikowany personel posiadający wiedzę techniczną i doświadczenie w tym zakresie.

Zgodnie z art. 1 ust. 1 i 2 dyrektywy 2014/45/UE państwo członkowskie zapewnia, aby pojazdy zarejestrowane na jego terytorium były okresowo badane zgodnie z dyrektywą w stacjach kontroli pojazdów upoważnionych przez państwo członkowskie, w którym pojazdy te są zarejestrowane. Badania techniczne pojazdów mogą być przeprowadzane przez państwo członkowskie rejestracji pojazdu, przez organ publiczny, któremu to państwo członkowskie powierzyło to zadanie, lub przez wyznaczone organy lub podmioty nadzorowane przez to państwo członkowskie, w tym upoważnione podmioty prywatne. Dyrektywa przewiduje możliwość dla państwa członkowskiego, aby odpowiedzialność za zarządzanie systemem badań technicznych pojazdów, w tym w stosownych przypadkach za przeprowadzanie badań technicznych pojazdów, powierzyło organowi lub podmiotowi publicznemu określanemu jako „właściwy organ” (art. 3 pkt 14 dyrektywy 2014/45/UE). Z kolei zgodnie z art. 3 pkt 16 tej dyrektywy, część „właściwego organu” może stanowić organ nadzoru odpowiedzialny za nadzór nad stacjami kontroli pojazdów.

Dyrektywa zakłada np. w pkt 5 preambuły, że istotne jest m.in. wdrażanie środków służących zapewnieniu zdatności pojazdów do ruchu drogowego. Może to obejmować także kampanie społeczne uświadamiające skierowane do właścicieli pojazdów i mające na celu rozwijanie dobrych praktyk i nawyków wynikających z podstawowych kontroli ich pojazdów.

Zasada ta powinna, po pewnych modyfikacjach, być rozciągnięta swoim działaniem także na przedsiębiorców prowadzących stacje oraz diagnostów. W projekcie założeń brak zapisów o tym, że w pierwszym rzędzie należy odpowiednio pomagać i edukować wykonawców przepisów prawa, a dopiero potem podejmować działania w celu nakładania na nich sankcji.

Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów

Do zadań „organu właściwego” określonych na gruncie ww. dyrektywy należą m.in.:

- określanie terminów i częstotliwości przeprowadzania badań technicznych pojazdów,
- ustanawianie przepisów i procedur obejmujących m.in. wymogi dotyczące: upoważniania stacji kontroli pojazdów i nadzoru nad nimi, diagnostów w zakresie kwalifikacji, szkolenia, egzaminowania, cofania i zawieszenia uprawnień, warunków lokalowych oraz wyposażenia stacji kontroli pojazdów, organów nadzoru, procedur odwołań i skarg,

Obecnie częstotliwość badań technicznych jest wskazana w ustawie prawo o ruchu drogowym w art. 81. Nie ulega wątpliwości, że badanie techniczne jest obowiązkiem określonym przez Państwo w stosunku do obywateli użytkujących pojazdy.

Zgodnie z art. 31 ust.3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw mogą być ustanawiane tylko w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź

dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób. Ograniczenia te nie mogą naruszać istoty wolności i praw.

Powyższe uregulowanie konstytucji dotyczy nie tylko kwestii określenia obowiązkowych interwałów badań technicznych pojazdów, ale także wszystkich obowiązków obywateli, w tym także przedsiębiorców, dotyczących także spraw związanych z ustanawianiem przepisów i procedur obejmujących m.in. upoważniania stacji kontroli pojazdów i nadzoru nad nimi, diagnostów

w zakresie kwalifikacji, szkolenia, egzaminowania, cofania i zawieszenia uprawnień, warunków lokalowych oraz wyposażenia stacji kontroli pojazdów, organów nadzoru, procedur odwołań i skarg.

Wszystkie te warunki powinny zostać ściśle określone w przepisach o randze ustawowej. Mając na względzie uregulowania polskiej konstytucji tą kompetencję należy zostawić ustawodawcy (państwu członkowskiemu) i nie przekazywać jej do organu nadzorującego.

- zbieranie informacji ze stacji kontroli pojazdów odnośnie wydanych zaświadczeń z badań technicznych pojazdów,

Wszelki dostęp do danych powinien odbywać się w ramach istniejącego systemu CEP2. Stwarzanie własnych systemów będzie oznaczać znaczne i niczym nie usprawiedliwione wydatki publiczne.

- wydawanie stacjom kontroli pojazdów upoważnień do wykonywania badań technicznych pojazdów,
- wystawianie świadectw diagnostom spełniającym wymagania w zakresie kompetencji i wykszolenia,

Do zadań „organu nadzoru” określonych na gruncie załącznika nr V do ww. dyrektywy należą m.in.:

- nadzór stacji kontroli pojazdów, w tym weryfikacja spełnienia wymogów dotyczących warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego,
- weryfikacja szkolenia i egzaminowania diagnostów, przeprowadzanie egzaminów dla kandydatów na diagnostów, okresowych szkoleń egzaminatorów,
- audyt stacji kontroli pojazdów, w tym przed zatwierdzeniem, okresowy, nadzwyczajny w przypadku nieprawidłowości,

- monitorowanie działalności stacji kontroli pojazdów i jakości przeprowadzanych przez nich badań,
- audyt ośrodka szkoleniowego,
- zatwierdzanie wyników pomiarów podczas badania technicznego pojazdu,

Zatwierdzanie wyników pomiarów podczas badania technicznego przez organ nadzoru z przyczyn technicznych jest obecnie niemożliwe. Jednocześnie trudno założyć, że organ nadzoru będzie mógł konfrontować po każdym wykonaniu badania technicznego prawidłowość uzyskanych przez diagnostę wskazań z urządzeń pomiarowych bez fizycznej obecności kontrolującego podczas badania.

Warto również zaznaczyć, że Dyrektywa w pkt 35 preambuły oraz w art. 13 ust.6 określa, że wyniki badań mogą być zmieniane tylko, gdy okażą się one wyraźnie nieprawidłowe lub zawierają oczywisty błąd.

- proponowanie cofnięcia albo zawieszenia upoważnienia stacji kontroli pojazdów lub uprawnień diagnostów.

Rozwiązanie polegające na powierzeniu czynności zarządzania systemem badań technicznych pojazdów organowi, który jest jednocześnie organem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów funkcjonuje przykładowo w Królestwie Niderlandów czy też w Królestwie Szwecji.

W Królestwie Niderlandów organem wykonującym zadania związane z dopuszczaniem pojazdów do użytku, monitorowaniem stanu technicznego pojazdów oraz wykonywaniem czynności nadzorczych i kontrolnych jest Państwowy Urząd Ruchu Drogowego (RDW). Podmiot ten przeprowadza badania techniczne pojazdów w prowadzonych przez siebie stacjach kontroli pojazdów, jest też organem nadzoru nad stacjami oraz dokonuje akredytacji dla przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Ponadto organizacja ta jest właściwa do spraw wykonywania umowy dotyczącej przewozu towarów niebezpiecznych w ruchu drogowym (ADR).

RDW jest agencją, której środki na działalność w zakresie badań technicznych pojazdów nie są finansowane z budżetu państwa, a jedynie pochodzą z tytułu opłat za badania techniczne pojazdów i wynoszą 3,85 euro z tytułu każdego zamieszczonego w systemie RDW certyfikatu z przeprowadzonego badania (ok. 16 zł przy kursie euro na poziomie 4,20 zł za 1 euro) oraz z rocznej opłaty za licencję na prowadzenie stacji kontroli pojazdów w wysokości 185 euro (ok. 770 zł).

Jak wskazano w projekcie na przykładzie Holandii, także inne państwa członkowskie UE przewidują system licencji na przeprowadzanie badań technicznych, przez co należy rozumieć, że ilość nowopowstających stacji może być reglamentowana, tak jak wskazujemy w piśmie przewodnim przy postulatcie wprowadzenia systemu zezwoleń.

Właściwą władzą w sprawach badań technicznych pojazdów w Szwecji jest Szwedzka Agencja Transportowa. Działalność w obszarze badań technicznych pojazdów jest finansowana w ramach stałej opłaty pobieranej z tytułu opłaty za każde badanie techniczne pojazdu w wysokości 0,7 SEK (ok. 0,30 zł przy kursie 0,7 zł za 1 SEK).

Przykłady innych państw członkowskich UE:

- w Finlandii funkcję właściwej władzy w sprawie badań technicznych pojazdów oraz organu nadzoru pełni Fińska Agencja Transportowa. Działalność obejmująca nadzór nad stacjami kontroli pojazdów jest finansowana stałą opłatą wnoszoną przez stacje kontroli pojazdów z tytułu każdego wykonanego badania. Opłata ta również pokrywa koszty funkcjonowania systemu informatycznego badań technicznych pojazdów. W kraju tym stosowane są roczne opłaty licencyjne za prowadzenie badań technicznych pojazdów, które stanowią przychód agencji.
- 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 Republice Chorwacji władzą właściwą do spraw badań technicznych pojazdów jest Minister Spraw Wewnętrznych, który uprawniał podmiot „Chorwackie Centrum Pojazdów” do wykonywania badań technicznych. Podmiot ten posiada sieć stacji kontroli pojazdów. Nadzór nad jakością badań sprawuje Automobil Klub Chorwacji, działalność w ramach nadzoru nad stacjami jest finansowana stałą opłatą pobieraną z tytułu przeprowadzanych badań technicznych pojazdów. Jednocześnie nadzór nad działalnością obu instytucji sprawuje Minister Spraw Wewnętrznych.
- 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 do spraw transportu. Są to m.in.: Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, Królestwo Niderlandów, Republika Finlandii, Królestwo Szwecji, Królestwo Hiszpanii. We wszystkich tych krajach jednostka centralna pod bezpośrednim nadzorem ministra właściwego do spraw transportu i w jego imieniu prowadzi bezpośredni nadzór nad jakością prowadzonych szkoleń, centralne rejestry oraz zapewnia wsparcie referencyjnymi danymi technicznymi pojazdów.

Zmiana systemu nadzoru w Polsce jest również jednym z postulatów grupy roboczej w ramach poprawy jakości badań technicznych pojazdów. Aktualne sprawowanie nadzoru przez ponad 350

organów (starostw), przy wymaganiach, jakie stawia dyrektywa 2014/45/UE i zadaniach, jakie wskazuje do realizacji takiemu organowi, wymaga systemowej zmiany i powierzenia jednej organizacji działającej w skali całego kraju, jak np. RDW w Holandii, spraw dotyczących zarządzania i nadzoru nad badaniami technicznymi pojazdów. Mając na względzie doświadczenia z działania RDW w Holandii, takie rozwiązanie powinno poprawić jakość przeprowadzania badań technicznych pojazdów, wzmocnić nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, usprawnić system przekazywania informacji o pojazdach, w tym o ich stanie technicznym, co bez wątpienia przełoży się na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Projekt założeń przewiduje powierzenie **Dyrektorowi TDT** jako jednostce podległej ministrowi właściwemu do spraw transportu **kompetencji organu odpowiedzialnego za organizację i funkcjonowanie systemu badań technicznych w Polsce**, tj. pełnienia funkcji organu właściwego oraz organu nadzoru w rozumieniu dyrektywy 2014/45/UE.

TDT posiada struktury organizacyjne obejmujące obszar całego kraju, bowiem realizuje swoje zadania poprzez 7 oddziałów terenowych zlokalizowanych w Warszawie, Lublinie, Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu oraz Poznaniu oraz 6 zespołów inspektorów zlokalizowanych w Białymstoku, Łodzi, Kielcach, Bydgoszczy, Olsztynie i w Szczecinie.

TDT posiada również kadrę przygotowaną merytorycznie do realizacji zadań w obszarze systemu badań technicznych pojazdów. Od 21 sierpnia 2004 r. na mocy art. 83 ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym TDT uczestniczy w procesie sprawdzania stacji kontroli pojazdów w zakresie warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego, przeprowadzając postępowania administracyjne w celu wydania decyzji administracyjnej poświadczającej spełnienie wymagań w ww. zakresie. Obecnie wszystkie działające na terenie Polski stacje kontroli pojazdów były przedmiotem takiego postępowania prowadzonego przez TDT i dokumentacja każdej stacji w przedmiotowym zakresie jest w dyspozycji TDT.

Zgodnie z art. 84 ust. 2a ustawy – Prawo o ruchu drogowym TDT prowadzi również egzaminy kwalifikacyjne dla kandydatów na diagnostów, wydając zaświadczenia potwierdzające zdanie takiego egzaminu. Egzamin kwalifikacyjny potwierdza przygotowanie osób do wykonywania czynności diagnosty w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów w stacji kontroli pojazdów. TDT odpowiada za organizację egzaminu tj.: pracę administracyjno-biurową związaną z rozpatrywaniem wniosków, kwalifikowaniem osób na egzamin oraz prowadzeniem korespondencji w tych sprawach, przygotowanie testów egzaminacyjnych i pytań opisowych, organizowanie praktycznej części egzaminu na stacji kontroli pojazdów poprzez zawarcie umowy z podmiotem prowadzącym stację kontroli pojazdów. TDT przeprowadza egzamin za pomocą powołanej w tym celu przez Dyrektora TDT komisji egzaminacyjnej. W skład komisji wchodzi trzech inspektorów TDT posiadających wysokie kwalifikacje w danym zakresie – czynności te mogą przeprowadzać inspektorzy, którzy posiadają wyższe wykształcenie i uzyskali odpowiednie uprawnienia poprzedzone dodatkowym szkoleniem, a następnie zdali egzamin przed

komisją powoływaną każdorazowo przez Dyrektora TDT. Od grudnia 2004 r. do końca 2014 r., TDT przeprowadził 1117 egzaminów, do których łącznie przystąpiło 31265 osób.

Od końca 2004 r. TDT aktywnie uczestniczy również w nadzorze nad stacjami kontroli pojazdów, na podstawie porozumień zawieranych ze starostwami zgodnie z art. 83b ust. 3 ww. ustawy, które mogą powierzyć TDT wykonanie czynności kontrolnych w ramach sprawowanego nadzoru, tj. sprawdzanie zgodności stacji kontroli pojazdów przede wszystkim w zakresie warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego, prawidłowości przeprowadzenia badań technicznych pojazdów i prowadzenia wymaganej dokumentacji. W okresie od 2004 r. do 2014 r. TDT podpisał 1160 porozumień, wykonując ponad 12 tysięcy kontroli, z czego najwięcej kontroli zostało przeprowadzonych w ostatnich latach: 2012 r. – 1754, 2013 r. – 1976, 2014 r. – 2055.

Biorąc pod uwagę przepisy dyrektywy 2014/45/UE, w tym załącznika V do tej dyrektywy oraz 22 tezy wypracowane przez grupę roboczą, **do zadań Dyrektora TDT należałoby w szczególności:**

1. prowadzenie centralnego rejestru stacji kontroli pojazdów, rejestru wykonanych badań technicznych i ich wyników oraz rejestru uprawnionych diagnostów,

Stworzenie nowych rejestrów stanowi znaczny wydatek publiczny. Obecnie rejestr rzeczoznawców samochodowych prowadzony jest w oparciu o bazę w programie excel przez Ministerstwo i publikowany w tej formie na stronie internetowej.

2. wydawanie, zawieszanie i cofanie uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych pojazdów,

3. wydawanie poświadczeń zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań,

4. nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, w tym zatwierdzanie w trakcie kontroli wyników badań technicznych pojazdów przeprowadzanych przez stacje kontroli pojazdów oraz wydawanie decyzji w zakresie zawieszenia albo cofnięcia możliwości prowadzenia stacji kontroli pojazdów,

5. organizacja i przeprowadzanie szkoleń dla inspektorów TDT przeprowadzających czynności w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów,

6. przygotowywanie projektów aktów prawnych dotyczących organizacji i funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów, w tym tramwajów i trolejbusów, w szczególności w zakresie: działania podmiotów przeprowadzających badania techniczne pojazdów, wyposażenia kontrolno-pomiarowego, zasad funkcjonowania systemu nadzoru, w tym kwestie dotyczące skarg i odwołań,

Zgodnie z Konstytucją RP władzę ustawodawczą sprawuje Sejm i Senat, a legislacją wykonawczą zajmują się zasadniczo ministrowie. W związku z tym, że TDT jest jednostką podległą Ministerstwu Infrastruktury i Rozwoju, kwestia legislacji określającej zasady jego działania w zakresie nadzoru nad SKP powinny pozostać w gestii Ministerstwa. Propozycja, aby to Organ nadzoru przygotowywał samodzielnie akty prawne, które będzie następnie realizował budzi kontrowersje mając na względzie konieczność istnienia nadzoru prawnego także nad jego działalnością. Ramy prawne działania organu nadzoru powinny być tworzone w sposób niezależny od niego i powinien on pozostać na pozycji jedynie zgłaszającego wnioski i uwagi do projektów aktów prawnych wypracowywanych przez Ministerstwo. Uprawnienia w tym zakresie powinny pozostać na dotychczasowym poziomie. Jako izba gospodarcza obawiamy się, że proponowane rozwiązania ograniczą możliwość wpływu organizacji społecznych na poprawność legislacji, co stoi między innymi w sprzeczności z uregulowaniami art. 4 ust.1 ustawy z dnia 30 maja 1989 r. o izbach gospodarczych, zgodnie z którym „izba gospodarcza jest uprawniona do wyrażania opinii o projektach rozwiązań odnoszących się do funkcjonowania gospodarki oraz może uczestniczyć, na zasadach określonych w odrębnych przepisach, w przygotowywaniu projektów aktów prawnych w tym zakresie”. W przypadkach, gdy istnieją poważne rozbieżności co do interpretacji prawa w poszczególnych starostwach jednostka nadzorująca powinna mieć prawo wydawania zaleceń co do sposobu interpretacji prawa w celu ujednoczenia sposobu postępowania w skali kraju.

7. prowadzenie własnych stacji kontroli pojazdów, tzw. stacji wzorcowych, posiadających pełny zakres przeprowadzania badań technicznych pojazdów, zarówno okresowych jak i dodatkowych. Należy zauważyć, iż zgodnie z art. 14 ust. 3 dyrektywy 2014/45/UE stacje kontroli pojazdów prowadzone bezpośrednio przez właściwy organ są zwolnione z wymogów dotyczących upoważnienia i nadzoru, w przypadku gdy organ nadzoru stanowi część właściwego organu – konieczność sfinansowania budowy stacji kontroli pojazdów przez TDT wiąże się z pozyskaniem środków z opłat, o których mowa poniżej w projekcie oraz zabezpieczeniem czasu związanego z przygotowaniem przetargów i realizacji inwestycji, jak również koniecznością dodatkowego zatrudnienia 32 inspektorów z uprawnieniami diagnosty. Rozpoczęcie działalności TDT w powyższym zakresie nastąpi w terminie 5 lat od wejścia w życie niniejszych przepisów, a zakończenie tego procesu po 10 latach od jego rozpoczęcia,

Nie widzimy potrzeby ani uzasadnienia ekonomicznego tworzenia własnej sieci SKP przez organ nadzoru. Nie tylko w projekcie nie wskazano zasad nadzoru nad działalnością tych stacji, ale także nie określono na czym ma polegać ich „referencyjność lub wzorcowość” w stosunku do stacji obecnie działających i jaką rolę w systemie badań mają spełniać te stacje. System badań zakłada, że wszystkie stacje mają działać zgodnie z prawem, a zasady i wyniki pracy są ściśle określone przepisami prawa. Projekt zakłada także, że stacje organu nadzoru mają powstać z pieniędzy publicznych. Nie założono i nie opisano żadnych kosztów ich uruchomienia. Nie ulega wątpliwości, że proponowane rozwiązanie będzie generowało olbrzymie koszty, których

oszacowania nie podjął się projektodawca. Wybudowanie nowej stacji z zakupem gruntu to inwestycja na poziomie 3 mln złotych (w przypadku aglomeracji warszawskiej ta cena może być wielokrotnie wyższa), a do tego trzeba będzie także doliczać co roku koszty jej eksploatacji i wynagrodzeń diagnostów.

W chwili obecnej na rynku funkcjonuje ok. 4500 SKP. Organ nadzoru może spośród działających stacji wybrać te, które na podstawie umów cywilnoprawnych z ich właścicielami mogą być wykorzystywane w celu uzyskiwania referencyjnych wyników badań. Już teraz szacuje się, że istniejące SKP obciążone są jedynie badaniami w 60% i na każdą stację wypada jedynie oko. 3600 badań rocznie.

W ramach podpisanej umowy Organ nadzoru może przysłać swoich inspektorów na wykonanie określonych czynności, a przedsiębiorca udostępnia obiekt i wyposażenia do dyspozycji inspektorów. To rozwiązanie pozwoli zaoszczędzić w skali kraju, przy konieczności pobudowania 16 stacji referencyjnych ok. 50 mln złotych w zakresie samej ich budowy i wyposażenia. Jak również nie będzie narażało nowego systemu na wydatki związane z ich kosztami corocznej eksploatacji. Podpisanie umów z przedsiębiorcami będzie generować koszty znacznie mniejsze niż pobudowanie i eksploatacja stacji należących do jednostki nadzorującej.

8. pełnienie funkcji punktu kontaktowego, o którym mowa w art. 15 dyrektywy 2014/45/UE.

Pragniemy zwrócić uwagę, że w zapisie Dyrektywy wskazano, że (art. 15 ust.2) Państwa członkowskie przekazują Komisji nazwy i dane kontaktowe swoich krajowych punktów kontaktowych do dnia 20 maja 2015 r. oraz niezwłocznie informują ją o wszelkich zmianach w tym zakresie. Komisja sporządza wykaz wszystkich punktów kontaktowych i przekazuje go państwom członkowskim. W związku z tym takie punkty powinny już działać.

W związku z nałożeniem na Dyrektora TDT nowych zadań w ramach systemu badań technicznych pojazdów konieczne będą zmiany w strukturze organizacyjnej TDT poprzez zwiększenie liczby pracowników, w tym inspektorów oraz zapewnienie kompetencji technicznych i bezstronności dla personelu TDT wykonujących powierzone mu zadania.

W przedstawionym projekcie brak jest analizy ilu pracowników Starostw straci pracę w wyniku przejścia nadzoru SKP przez nową jednostkę.

Niezbędne jest również wskazanie źródła finansowania przez TDT realizacji ww. zadań – proponuje się, analogicznie jak w innych państwach członkowskich UE, aby zadania wykonywane w ramach systemu badań technicznych pojazdów przez TDT były finansowane z opłat pobieranych z tytułu przeprowadzenia badania technicznego pojazdu na takich samych zasadach

jak to obecnie odbywa się w przypadku opłaty ewidencyjnej w wysokości 1 zł, o której mowa w art. 82 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, tj. za wpis do dowodu rejestracyjnego przez uprawnionego diagnostę kolejnego terminu badania technicznego pojazdu – opłaty ewidencyjne zebrane w danym miesiącu są przekazywane przez przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów na rachunek Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców do 10 dnia każdego następnego miesiąca.

W tym celu utworzony zostanie Fundusz – Centralny System Badań Technicznych Pojazdów, którego dysponentem będzie Dyrektor TDT – w przypadku przeprowadzania badania technicznego pojazdu, oprócz opłaty za to badanie, oraz opłaty ewidencyjnej, pobierana będzie stała **opłata systemowa** w wysokości 2,50 zł – z kolei przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów będzie zobowiązany do 10 dnia każdego miesiąca odprowadzać na rachunek Funduszu kwotę w wysokości 2,50 zł w ramach każdego badania technicznego pojazdu przeprowadzonego w miesiącu poprzednim, oraz wykazu wszystkich badań technicznych przeprowadzonych w tym miesiącu.

Opłata systemowa w wysokości 2,50 zł byłaby pobierana w okresie 10 lat od dnia wejścia w życie przepisów. Natomiast po tym okresie wysokość tej opłaty uległaby zmniejszeniu do 2,00 zł.

Brak jakichkolwiek szacunków na temat tego w jaki sposób przyjęto ww. wysokość opłaty systemowej. Już w tej chwili przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów ponoszą koszty odprowadzania opłaty ewidencyjnej na CEPiK, a w założeniach projektu nie uwzględniono, że przy pobieraniu opłaty systemowej te koszty będą zdublowane przy dalszym braku mechanizmu refundacji tych kosztów przedsiębiorcom.

Reasumując wprowadza się nowy paropodatek, którego poborcą ma być przedsiębiorca prowadzący stacje kontroli pojazdów, a jednocześnie brak jakichkolwiek zapisów, które ograniczają skutek w postaci realnej obniżki opłat za badania od 2003 r. Również nie określono, czy proponowana opłata systemowa nie będzie obniżała realnego dochodu przedsiębiorcy prowadzącego stacje wobec tego, że nie określono, że opłata systemowa będzie doliczana przy każdym badaniu do obecnych stawek opłat za badania techniczne.

Pragniemy zwrócić uwagę, że obecne prace nad wdrożeniem CEP2 przewidują, że od 4 stycznia 2016 r. zmieni się forma poboru opłaty ewidencyjnej na rzecz CEP. Przedsiębiorcy nie będą odprowadzali tej opłaty od wpisu do dowodu rejestracyjnego, tylko będą rozliczani z ilości informacji pobranych z CEP, czyli od każdej czynności na SKP. W związku z tym propozycja pobierania opłat od wpisu do dowodu rejestracyjnego wymusza od przedsiębiorcy prowadzenie dodatkowej ewidencji. Dlatego też uważamy, że powinna być to jedna opłata wnoszona na rzecz CEP i na poziomie centralnym powinna być ona dzielona między CEP a jednostkę nadzorującą. To znacznie obniży koszty administracyjne i ułatwi pracę.

Wydatki Funduszu będą przeznaczone na finansowanie wydatków Dyrektora TDT związanych z organizacją i zarządzaniem systemem badań technicznych pojazdów oraz wszelkie czynności związane z pełnieniem funkcji organu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów.

Przeniesienie na Organ Nadzoru zadań związanych z prowadzeniem przez starostów rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów, wydawaniem uprawnień do przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wykonywaniem nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów ograniczy zakres zadań nałożonych na te organy, spowoduje zmniejszenie przychodów do budżetów Starostw o wpływy z tytułu dokonywania wpisów oraz wydawania uprawnień oraz wpłynie na stan kadrowy w starostwach wykonujących zadania dotychczas nałożone na starostów poprzez zmniejszenia zatrudnienia albo konieczność oddelegowania osób wykonujących te czynności do innych zadań.

W projekcie nie określono uzasadnienia dla powyżej określonego sposobu podziału dochodów z badań technicznych i nie określono czy działalność stacji należących do organu nadzoru ma mieć lub nie charakter stricte komercyjny. Czy wykonywanie funkcji nadzorczych ma mieć charakter dochodowy?

Należy także dodać, że twórcy projektu nie pochylili się nad kwestią funkcjonowania przedsiębiorców w tym systemie oraz zapewnieniem im stałego i pewnego poziomu dochodów, pozwalającego m.in. na zapewnienie utrzymania odpowiedniej jakości badań.

Proponuje się również, aby wyznaczyć **Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego (ITS)** jako organ właściwy do przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na diagnostów, prowadzenia rejestru osób, które uzyskały pozytywny wynik z tego egzaminu, wydawania poświadczeń dla ośrodków szkolenia kandydatów na diagnostów i diagnostów w zakresie ustanowionych dla tych ośrodków wymogów, prowadzenia rejestru takich ośrodków, w tym powierzyć mu sprawowanie nad nimi nadzoru. Ponadto ze względu na zakres powierzonych zadań w ramach systemu badań technicznych pojazdów, Dyrektor ITS we współpracy z Dyrektorem TDT będzie przygotowywał projekty aktów prawnych dotyczących wymagań dla diagnostów oraz zasad przeprowadzania szkoleń i egzaminów na diagnostów, w tym funkcjonowania ośrodków szkolenia.

ITS jest jednostką podległą ministrowi właściwemu do spraw transportu, która posiada ogromną wiedzę i doświadczenie w obszarze badań technicznych pojazdów – podmiot ten sprawuje patronat nad 450 stacjami kontroli pojazdów oraz od wielu lat organizuje szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz pracowników stacji kontroli pojazdów. Szkolenia są prowadzone przez ekspertów z ITS posiadających wiedzę z zakresu techniki samochodowej oraz diagnostyki pojazdów, którzy od wielu lat aktywnie uczestniczą w pracach grup roboczych, seminariach, czy też komisjach, zarówno na poziomie krajowym, jak i międzynarodowym, wypracowujących nowe rozwiązania techniczne na rynku motoryzacyjnym.

ITS posiada wieloletnie doświadczenie w zakresie egzaminowania zdobyte na bazie egzaminowania przewoźników w transporcie drogowym. Ponadto ITS jest prekursorem całego systemu badań technicznych w Polsce i wierzymy, że w zakresie powierzonego zdania tj. egzaminowania diagnostów i nadzoru nad ośrodkami szkolenia to doświadczenie pozwoli na właściwy rozwój systemu.

W propozycjach zmian kładzie się duży nacisk na niezależność jednostek nadzorujących. Wzbudza nasze obawy, czy w przypadku nadania prawem kompetencji ITS do przeprowadzania egzaminów na diagnostów oraz nadzoru nad ośrodkami szkolenia będzie istniał konflikt interesów pomiędzy tą działalnością a prowadzeniem przez ITS ośrodka szkolenia diagnostów i usług Patronatu nad SKP. ITS obecnie sam prowadzi ośrodek szkolenia diagnostów oraz stację kontroli pojazdów. W naszej ocenie przed otrzymaniem nowych kompetencji ITS powinien przeprowadzić działania aby ten wymóg niezależności został zachowany. Tym bardziej jest to istotne, że ITS ma prowadzić ranking ośrodków szkolenia diagnostów.

Podkreślenia wymaga, iż w konsekwencji ww. zmian i nałożenia nowych zadań na Dyrektora TDT oraz Dyrektora ITS, zwiększony zostanie zakres działania ministra właściwego do spraw transportu, który aktualnie w zakresie systemu badań technicznych pojazdów pełni jedynie funkcję organu II instancji w odniesieniu do wydanych przez Dyrektora TDT poświadczeń dla stacji kontroli pojazdów w zakresie warunków lokalowych oraz wyposażenia kontrolno-pomiarowego. W związku z przejęciem przez Dyrektora TDT wszelkich spraw związanych z zarządzaniem i nadzorem nad stacjami kontroli pojazdów, minister będzie pełnić funkcję organu nadzorczego nad Dyrektorem TDT w stosunku do tych spraw, w tym przede wszystkim będzie organem II instancji w przypadku wydawanych przez Dyrektora TDT decyzji administracyjnych związanych z:

- odmową wydania kandydatowi na diagnostę uprawnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów,
- udzielaniem diagnoście upomnienia, nałożeniem grzywny, czasowym zawieszeniem albo cofnięciem uprawnień do przeprowadzania badań technicznych pojazdów,
- zawieszeniem albo cofnięciem możliwości prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów.

Obecnie działający rozproszony system odwoławczy do Samorządowych Kolegiów Odwoławczych, ze względu na ich dużą ilość oraz całkowitą niezależność od decyzji Starostów, gwarantuje większą bezstronność oraz szybkość postępowania. Tym bardziej jest to istotne, że decyzje skierowane w stosunku do przedsiębiorców mają być nacechowane natychmiastową wykonalnością. Na terenie Polski działa kilkadziesiąt Kolegiów mających doświadczenie w rozstrzyganiu spraw dotyczących prowadzenia SKP i diagnostów. Na terenie kraju obecnie

funkcjonuje 4000 przedsiębiorców prowadzących stacje i ponad 10 000 diagnostów samochodowych. Istnieją obawy, czy w przypadku, gdy jeden Organ tj. Minister będzie instancją odwoławczą od decyzji organów nadzorujących, podoła on organizacyjnie wymogom w zakresie załatwiania spraw odwoławczych w przepisany terminie.

Odnosnie tworzenia na poziomie przepisów powszechnie obowiązujących regulacji dotyczących systemu badań technicznych pojazdów przygotowywane przez Dyrektora TDT oraz Dyrektora ITS projekty aktów prawnych dotyczących organizacji i funkcjonowania tego systemu, będą następnie procedowane przez ministra właściwego do spraw transportu przy pełnej współpracy z Dyrektorem TDT oraz Dyrektorem ITS.

Minister właściwy do spraw transportu będzie również organem II instancji odnośnie wydawanych przez Dyrektora ITS decyzji administracyjnych związanych z odmową wydania poświadczenia, zawieszeniem albo cofnięciem możliwości prowadzenia przez przedsiębiorców ośrodków szkolenia diagnostów.

2. Stacje kontroli pojazdów i nadzór nad nimi.

Zgodnie z art. 12 ust. 1 i 2 dyrektywy 2014/45/UE stacje kontroli pojazdów, w których diagności przeprowadzają badania techniczne pojazdów, są upoważniane przez państwo członkowskie lub jego właściwy organ. Aby spełnić minimalne wymogi zarządzania jakością, stacje kontroli pojazdów muszą spełniać wymogi określone przez upoważniające państwo członkowskie. Stacje kontroli pojazdów muszą zapewniać obiektywizm i wysoką jakość badań technicznych pojazdów.

Projekt założeń pozostawia aktualny stan prawny w zakresie powierzenia wykonywania badań technicznych pojazdów podmiotom prywatnym, tj. **przedsiębiorcom prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów jako działalność regulowaną.**

Tak jak wskazaliśmy w piśmie przewodnim, nie zgadzamy się z pozostawieniem tej działalności jako regulowanej, co jest niezgodne z Dyrektywą i nie sprawdzilo się, mając na względzie doświadczenia od 2004 r. czyli od momentu zlikwidowania zezwoleń.

Stację kontroli pojazdów będzie mógł prowadzić przedsiębiorca, który przede wszystkim:

- 1) ma siedzibę lub oddział, a w przypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą miejsce wykonywania działalności – na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość;
- 3) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów lub umyślne przestępstwo skarbowe;

4) posiada wyposażenie kontrolno–pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie z warunkami przeprowadzania tych badań;

5) posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami, odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań, wydawane przez Dyrektora TDT, w drodze decyzji administracyjnej, po dokonaniu za opłatą sprawdzenia stacji kontroli pojazdów, na okres nie dłuższy niż 5 lat od dnia jego wydania;

W związku z tym, że projekt przewiduje nadzór nad SKP i planowe coroczne kontrole przeprowadzane przez jeden Organ traci podstawę faktyczną obowiązek uzyskiwania co 5-lat poświadczenia warunków i wyposażenia stacji kontroli pojazdów. Poświadczenie takie powinno być wydawane tylko dla nowo powstających stacji w ramach wydawania decyzji o zezwoleniu na ich utworzenie. Dodatkowe wydawanie co 5-lat poświadczeń będzie wtedy tylko niepotrzebnym obciążeniem biurokratycznym i finansowym dla przedsiębiorcy. Należy zauważyć, że inspektorzy Organu Nadzoru w trakcie corocznych kontroli na SKP, w ramach sprawowanego nadzoru, będą również sprawdzali wyposażenie stacji. Dlatego też uważamy, że dla funkcjonujących stacji uzyskiwanie ponownych poświadczeń warunków i wyposażenia SKP jest bezcelowe.

6) zatrudnia diagnostów posiadających kwalifikacje odpowiednie do zakresu badań technicznych pojazdów przeprowadzanych w stacji kontroli pojazdów.

Nowe przepisy mają na celu poprawić i usprawnić procedury uzyskania poświadczenia przez przedsiębiorcę prowadzącego stację, poprzez uszczegółowienie spraw związanych z:

- obowiązkiem uzyskania nowego poświadczenia w przypadku zmiany zakresu przeprowadzanych badań technicznych albo zmiany stanu faktycznego w zakresie wyposażenia kontrolno–pomiarowego lub warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów,
- przekazywaniem uprawnień wynikających z posiadania poświadczenia, w przypadku śmierci osoby fizycznej uprawnionej do prowadzenia stacji kontroli pojazdów
- zmianą aktualnie obowiązującej zasady polegającej na pobieraniu opłaty za wydanie decyzji poświadczającej zgodność wyposażenia i warunków lokalowych na zasadę pobierania opłaty za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów.

Rozwiązanie polegające na zmianie nazewnictwa z pobrania opłaty za wydanie decyzji poświadczającej zgodność wyposażenia i warunków lokalowych na zasadę pobierania opłaty za sprawdzenie stacji kontroli pojazdów rodzi obawy, że będzie istniała podstawa do pobrania opłaty przy każdej nawet corocznej, a może nawet wykonywanej ad-hoc, kontroli stacji. Czy w przypadku, wielokrotnych kontroli z tzw. donosu także za każdym razem zostanie pobrana opłata?

Ponadto pojawia się pytanie w jakim celu ma być pobierana opłata 2,5 zł, jeżeli myśli się o dodatkowych opłatach za sprawdzenie stacji?

Ponadto, projektowane zmiany powinny uwzględnić kwestie dotyczące zmiany stanu faktycznego w stacji kontroli pojazdów, polegającej na zmianie wyposażenia kontrolno-pomiarowego, np. celem przekazania do serwisu producenta w celu naprawy lub obsługi, albo wymiany urządzenia, jak również powinny wprowadzać system okresowych badań (kalibracji) urządzeń kontrolno-pomiarowych stanowiących wyposażenia stacji kontroli pojazdów.

Rozwiązanie akceptowalne tylko przy przyjęciu, że interwały kalibracji urządzeń będą zgodne z wymogami Dyrektywy oraz będą przeprowadzane przez wyspecjalizowany podmiot, przy zachowaniu prawa wyboru przez przedsiębiorcę takiego podmiotu i jego oferty.

Działalność ta nadal będzie wymagać wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów prowadzonego przez Dyrektora TDT, a nie jak do tej pory przez starostę właściwego ze względu na miejsce wykonywania działalności objętej wpisem.

Dyrektor TDT, na wniosek przedsiębiorcy prowadzącego stację kontroli pojazdów, będzie wpisywał przedsiębiorcę do rejestru, nadając stacji kod rozpoznawczy oraz wydając zaświadczenie o dokonaniu wpisu.

Przedsiębiorca prowadzący stację kontroli pojazdów będzie zobowiązany do:

- informowania Dyrektora TDT o zmianie wszelkich danych związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów, co ma bezpośredni związek ze stworzeniem i prowadzeniem przez Dyrektora TDT **centralnego rejestru stacji kontroli pojazdów** – celem zapewnienia rzetelnej i dokładnej informacji o liczbie działających stacji kontroli pojazdów, zakresie wykonywanych przez nie badań oraz zatrudnianych diagnostach.
- prowadzenia rejestru badań technicznych pojazdów z wykorzystaniem systemu informatycznego – informacje związane z przeprowadzaniem każdego badania technicznego pojazdu będą przekazywane do Dyrektora TDT jako organu nadzoru. Stacje kontroli pojazdów będą zobowiązane do archiwizowania i przechowywania przez okres jednego roku wyników badań z czterech wskazanych urządzeń kontrolno-pomiarowych, celem przedstawienia ich do zatwierdzenia w trakcie kontroli. Jednakże konieczny jest okres przejściowy na wdrożenie tego systemu informatycznego do 10 lat, licząc od daty obowiązkowego stosowania dyrektywy.

W oparciu o informacje prasowe należy wskazać, że 948 mln złotych kosztował dotychczas podatników system informatyczny ZUS, 494 mln złotych system e-zdrowie, a CEPIK 310 mln złotych. Do tej pory, przez 12 lat funkcjonowania systemu, kierowcy uiszczając opłaty

przy rejestracji samochodów, ubezpieczeniu pojazdu czy przeglądach technicznych, dopłacili do CEPiK-u ponad 1 mld zł.

W chwili obecnej tworzy się CEP2 i w tym systemie, do którego będzie miał bezpłatny dostęp organ nadzorujący, są zawarte dane dotyczące stacji, jak również wyników badań oraz możliwe jest umieszczenie pełnych danych diagnostów. Z tych przyczyn jak również, mając na względzie koszty, których nie założono w dokumencie, nie widzimy sensu tworzenia sieci informatycznej dla 4500 SKP i organu nadzorującego. System powinien działać w oparciu o już istniejącą infrastrukturę MSW i powinno to zostać uzgodnione bilateralnie pomiędzy MSW ,a organem nadzorującym. Koszt stworzenia rejestrów centralnych został już poniesiony między innymi w ramach pobieranej opłaty ewidencyjnej, w związku z tym w imię oszczędności pieniędzy podatników systemów nie należy dublować.

- umożliwiania rozwoju wiedzy fachowej i podnoszenia kwalifikacji przez zatrudnianych diagnostów, co wiąże się z obowiązkiem nałożonym na diagnostę w zakresie podnoszenia swoich kwalifikacji i poddawania się okresowych szkoleniom uzupełniającym wiedzę, o czym mowa poniżej w pkt 4 „Diagności”.

Jednym z kluczowych elementów zapewniających odpowiedni wysoki poziom przeprowadzania badań technicznych pojazdów jest stworzenie skutecznego systemu nadzoru nad podmiotami przeprowadzającymi te badania (pkt 36 preambuły dyrektywy 2014/45/UE).

Dyrektywa 2014/45/UE w załączniku V określa minimalne zadania, jakie państwo członkowskie powinno powierzyć organowi nadzoru, tj. w Polsce – Dyrektorowi TDT, w zakresie **sprawowania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów**:

- a) przeprowadzanie sprawdzenia stacji przed jej zatwierdzeniem – Dyrektor TDT za pośrednictwem wykwalifikowanych inspektorów TDT, przed wydaniem poświadczenia oraz wpisaniem przedsiębiorcy do rejestru będzie dokonywał sprawdzenia stacji kontroli pojazdów pod kątem warunków lokalowych i wyposażenia kontrolno–pomiarowego odpowiedniego do zakresu wykonywanych badań.
- b) przeprowadzanie kontroli okresowych – proponuje się, aby kontrole stacji kontroli pojazdów były przeprowadzane przez Dyrektora TDT co najmniej raz w roku jako kontrole planowe.

Kontrole te będą obejmowały sprawdzenie spełnienia warunków stawianych przedsiębiorcom (m.in. niekaralność, posiadanie wyposażenia kontrolno–pomiarowego, zatrudnianie uprawnionych diagnostów), ocenę prawidłowości przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz właściwe dokumentowanie prowadzonej działalności.

W ramach kontroli Dyrektor TDT będzie wydawał zalecenia pokontrolne i wyznaczał termin usunięcia stwierdzonych naruszeń, z jednoczesną możliwością wydania decyzji administracyjnej o zawieszeniu (na okres 6–12 miesięcy) możliwości prowadzenia stacji kontroli pojazdów albo zakazie jej prowadzenia z rygorem jej natychmiastowego wykonania, w przypadku rażącego naruszania warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli, w szczególności dotyczących: nieusunięcia naruszeń stwierdzonych w toku kontroli w terminie określonym przez Dyrektora TDT, przeprowadzania badań technicznych pojazdów niezgodnie z określonym zakresem, sposobem, zasadami ich wykonywania albo niezgodnie ze stanem faktycznym, bez wymaganego wyposażenia kontrolno–pomiarowego lub w przypadku posiadania nieważnego poświadczenia. W przypadku wydania przez Dyrektora TDT decyzji dotyczącej zakazu prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie stacji kontroli pojazdów, a tym samym wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru, ponowny wpis do tego rejestru będzie możliwy po upływie 3 lat od dnia wydania decyzji o zakazie, analogicznie jak ma to miejsce w art. 72 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2015 r., poz. 584, z późn. zm.).

Wprowadzenie nowej instytucji prawnej „wstrzymania” wymaga zmian w ustawie o swobodzie działalności gospodarczej, albowiem wstrzymanie jest możliwe tylko w razie zagrożenia życia lub zdrowia, niebezpieczeństwa powstania szkód majątkowych w znacznych rozmiarach lub naruszenia środowiska w wyniku wykonywania tej działalności.

Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów

Wszelkie zakazy prowadzenia działalności gospodarczej nie powinny zostać nakładane z natychmiastową wykonalnością, albowiem jeśli projekt zakłada tylko drogę odwoławczą do właściwego Ministra postępowania będą bardzo długotrwałe (patrz uwagi w zakresie zmiany kompetencji organu odwoławczego z Samorządowego Kolegium Odwoławczego na Ministra).

W przypadku, gdy termin usunięcia naruszeń ma być określany po kontroli przez organ nadzoru należy wprowadzić wymogi w zakresie określenia gwarancji określenia minimalnego czasu dla przedsiębiorcy na ich usunięcie. W przypadku zbyt krótkich terminów usunięcie naruszeń będzie nierealne do wykonania i może pociągnąć w przypadku ich naruszenia dalej idące negatywne skutki dla przedsiębiorcy w postaci zakazu wykonywania działalności gospodarczej.

Przepisy nie mogą wprowadzać bezpośredniej odpowiedzialności przedsiębiorcy za pracę diagnostów. W przypadku naruszania przepisów dotyczących badań technicznych przez diagnostę sankcje powinny być stosowane jedynie w stosunku do niego i takie uregulowanie powinno zostać doprecyzowane w toku prac legislacyjnych.

c) przeprowadzanie kontroli nadzwyczajnych w przypadku nieprawidłowości – Dyrektor TDT będzie przeprowadzał kontrole nadzwyczajne na podstawie powziętych informacji o wszelkich nieprawidłowościach w zakresie wykonywania badań technicznych pojazdów, pochodzących ze skarg na funkcjonowanie stacji, wniosków, czy też informacji ze strony organów rejestrujących oraz kontroli ruchu drogowego, analiz własnych wskazujących na możliwość wystąpienia nieprawidłowości.

Obecnie przepisy ustawy o swobodzie działalności gospodarczej nie pozwalają na kontrole nadzwyczajne bez obowiązku zawiadomienia przedsiębiorcy na podstawie np. tylko donosu. Należy zagwarantować, że przedsiębiorcy będą kontrolowani w tym trybie tylko w wyjątkowych i uzasadnionych przypadkach oraz na podstawie informacji pewnych. W sytuacji, gdy organ nadzorujący będzie także reagował na niepodpisane donosy, ta instytucja będzie wykorzystywana do niezgodnej z prawem nieuczciwej konkurencji.

W art. 79 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej istnieje zamknięty katalog sytuacji, w których można przeprowadzić kontrolę ad-hoc i organ kontrolujący musi uzasadnić przedsiębiorcy istnienie powodu takiej kontroli.

d) monitorowanie działalności stacji kontroli pojazdów poprzez:

- zatwierdzenie wyników pomiarów przeprowadzonych podczas badania technicznego pojazdu, licząc od daty obowiązkowego stosowania dyrektywy, tj. od dnia 20 maja 2018 r.; o co ty chodzi???

✓ w trakcie niezapowiedzianych kontroli przeprowadzanych przez inspektorów TDT w stacjach kontroli pojazdów:

a.6.a) inspektor TDT będzie uczestniczył w przeprowadzaniu badania technicznego pojazdu i dokonywał oceny pracy diagnosty, po czym dokonywał zatwierdzenia wyników z tego badania;

b) po przeprowadzeniu badania technicznego przez diagnostę inspektor TDT dokona ponownych czynności sprawdzających prawidłowość jego przeprowadzenia.

✓ stacje kontroli pojazdów zostaną zobowiązane do automatycznego wykonania i umieszczenia w rejestrze badań zdjęcia badanego pojazdu na stanowisku do kontroli działania hamulców, z widocznym numerem rejestracyjnym oraz datą i godziną wykonania badania – Inspektorzy TDT w trakcie kontroli, na podstawie analizy rejestru badań prowadzonych przez stację oraz danych z centralnej ewidencji pojazdów prowadzonej przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych (CEP), będą weryfikowali, czy na stacji tej odbyło się konkretne badanie techniczne danego pojazdu oraz czy został określony prawidłowy wynik tego badania, który został przekazany przez stację do CEP. Koniecznym będzie również wprowadzenie obowiązku archiwizacji wyników badań z 4 urządzeń kontrolno-pomiarowych, tj.: analizatora spalin, dymomierza, urządzenia do oceny prawidłowości ustawienia kół jezdnych pojazdu i urządzenia do kontroli działania hamulców, które to wyniki będą weryfikowane przez inspektorów TDT podczas ww. kontroli.

W przypadku wprowadzenia archiwizacji muszą być określone ramy prawne i techniczne pozwalające na archiwizację wyników pomiarów bez możliwości ingerencji diagnosty w treść tych pomiarów.

Główny problem polega na tym, że wszystkie urządzenia, które są obecnie na wyposażeniu SKP nie są przystosowane do teleinformatycznego przekazywania wyników pomiarów (nawet nowe). Jeśli mamy mówić o archiwizacji to należy tak zmienić warunki techniczne dla urządzeń określone w rozporządzeniu, aby ich producenci lub importerzy mogli przygotować je do archiwizacji. Przedsiębiorcy znając wymagania stawiane stacji diagnostycznej, przy wymianie urządzeń i zakupie urządzeń nowych muszą mieć zagwarantowane, że spełniają one nowy wymóg archiwizacji. Powinno to zostać także potwierdzone odpowiednim certyfikatem upoważnionej jednostki.

Ponadto należy przewidzieć długie okresy przejściowe dla urządzeń już funkcjonujących, gdyż niewłaściwy zapis może spowodować konieczność wymiany wszystkich urządzeń będących na wyposażeniu SKP i objętych archiwizacją, co w efekcie spowoduje, że koszty realizacji tego projektu poniosą przedsiębiorcy.

W tym miejscu należy zauważyć, iż aktualnie Minister Spraw Wewnętrznych prowadzi prace legislacyjne dotyczące projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (w zakresie zmian w CEP) – projekt ten przewiduje m.in. rozszerzenie o Dyrektora TDT katalogu podmiotów, którym udostępnia się dane lub informacje zgromadzone w ewidencji, o ile są one niezbędne do realizacji ich ustawowych zadań. Ponadto projekt rozszerza zakres danych gromadzonych w CEP dotyczących badań technicznych pojazdów o rodzaj badania technicznego pojazdu i jego wynik (pozytywny/negatywny), stwierdzone usterki oraz informacje o ukończeniu bądź też nieukończeniu badania.

Taka propozycja zmian zakresu gromadzonych danych o badaniach technicznych pojazdów oraz dostęp do tych danych pozwoli TDT na sprawne wykonywanie czynności w ramach systemu badań technicznych, w szczególności w kontekście sprawowanego nadzoru i przeprowadzanych kontroli stacji.

Po 10 latach zaczęłyby również działać prowadzony przez Dyrektora TDT rejestr badań technicznych, który będzie bazą dla TDT do sprawowania nadzoru. Rejestr ten powinien zawierać dane identyfikacyjne pojazdu, tj. numer rejestracyjny i VIN, rok produkcji, rodzaj paliwa, wskazania drogomierza, przy jakich dokonano badanie (przebieg pojazdu), rodzaj i datę wykonanego badania technicznego, jego wynik, kody stwierdzonych usterek, termin następnego badania technicznego, jeżeli został wyznaczony, informacje o zamontowanym na pojeździe urządzeniu technicznym podlegającym dozorowi technicznemu, numer identyfikacyjny diagnosty przeprowadzającego badanie.

W okresie przejściowym od wejścia w życie przepisów, tj. przez 10 lat, Dyrektor TDT będzie realizował swoje zadania w tym zakresie w oparciu o informacje o przeprowadzonych badaniach technicznych gromadzonych w CEP, o czym jest mowa powyżej. Z kolei po tym okresie, tj. stworzeniu sieci informatycznej TDT mającej łączność ze wszystkimi stacjami kontroli pojazdów i rozpoczęciu prowadzenia rejestru badań, TDT będzie zasilał CEP w dane dotyczące pojazdów w kontekście informacji o badaniach technicznych tych pojazdów, tj.: data i godzina wykonania badania technicznego, rodzaj badania technicznego, wynik badania technicznego, odczyt licznika przebiegu pojazdu w momencie badania technicznego, stwierdzone w toku badania usterki oraz termin następnego badania technicznego pojazdu.

Stwierdzenie powyższe jest potwierdzeniem wcześniej przez nas zgłoszonej uwagi, że nie ma potrzeby tworzenia nowego rejestru badań technicznych. Tak jak wskazano już powyżej system powinien funkcjonować w oparciu o istniejącą infrastrukturę CEP2.

- proponowanie cofnięcia lub zawieszenia upoważnienia stacji kontroli pojazdów – Dyrektor TDT w ramach sprawowanego nadzoru, w zależności od wyników przeprowadzanych kontroli, będzie uprawniony do wydawania decyzji administracyjnych w zakresie zawieszenia albo zakazu możliwości prowadzenia przez przedsiębiorcę stacji kontroli pojazdów, w przypadku decyzji o zakazie wykreślając stację z rejestru stacji kontroli pojazdów.

W naszej ocenie adresatem wszelkich rozstrzygnięć może być jedynie podmiot prowadzący SKP a nie stacja kontroli pojazdów. Czy zapis o skierowaniu sankcji w stosunku do stacji kontroli pojazdów wskazuje na to, że w przypadku cofnięcia upoważnienia stacji nawet po jej dzierżawie lub przewłaszczeniu na innego przedsiębiorcę, nadal nie będzie można na niej wykonywać badań?

- ponowne badanie statystycznie ważnej części badania technicznego i niezapowiedziane kontrole stacji – konieczne jest zapewnienie, aby w ramach przeprowadzanej kontroli inspektorzy TDT mieli prawo do przeprowadzania kontroli typu „ad hoc”, a więc bez powiadamiania kontrolowanego o kontroli oraz wstępu na teren stacji kontroli i do pomieszczeń, gdzie są prowadzone badania techniczne, w dniach i godzinach, w których jest lub powinna być wykonywana przez stację działalność, w tym uczestniczenia w przeprowadzanych badaniach technicznych oraz możliwość zweryfikowania przez inspektora TDT prawidłowości jego przeprowadzenia przez uprawnionego diagnostę. Aktualne przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym (art. 83c) przewidują, iż kontrola stacji kontroli pojazdów jest przeprowadzana w oparciu o regulacje rozdziału 5 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej, co oznacza, iż konieczne jest zawiadomienie przedsiębiorcy o zamiarze wszczęcia kontroli – tj. brak jest możliwości przeprowadzenia kontroli „ad-hoc”. Stosowanie tego typu kontroli pozwoli na zwiększenie możliwości pełnej obserwacji wykonywania badań technicznych pod kątem prawidłowości przeprowadzania badania oraz oceny pracy diagnosty.

Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów

Trudno ocenić, czym w zamyśle projektodawcy jest pojęcie „ważnej części badania technicznego”. W związku z tym, że przepisy dotyczą sankcji wszystkie przesłanki muszą być ściśle ustawowo zdefiniowane.

- e) badanie „tajemniczego klienta”, w tym z możliwością stosowania uszkodzonego pojazdu.

Dyrektywa wyraźnie wskazuje, że stosowanie uszkodzonego pojazdu jest nieobowiązkowe. Należy także rozważyć, kto będzie utrzymywał flotę pojazdów uszkodzonych i jeśli z góry wiadomo, że pojazd jest uszkodzony, to czy powinien poruszać się po drodze publicznej w celu dojazdu na kontrolowaną stację? Czy przejazd takim pojazdem na kontrolę nie będzie stanowił bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym i nie będzie narażał inspektora lub innych uczestników ruchu na utratę życia lub zdrowia lub będzie powodował negatywne skutki podczas kontroli drogowej?

- f) analizę wyników badań poprzez metody statystyczne i badania sprawdzające – w ramach wykonywanego nadzoru i przeprowadzanych kontroli Dyrektor TDT będzie przeprowadzał analizy wskazujące na prawdopodobieństwo wystąpienia nieprawidłowości na danej stacji kontroli pojazdów w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów i na podstawie tego zlecał kontrole sprawdzające oraz ustalał częstotliwość tych kontroli.

g) badanie skarg – analiza skarg wpływających do TDT na funkcjonowanie stacji pod kątem rozważenia konieczności przeprowadzenia specjalnej niezapowiedzianej kontroli stacji kontroli pojazdów.

Tak jak wskazano już powyżej skargi powinny być uzasadnione merytorycznie i nie powinno się opierać na anonimowych donosach. Decyzje o kontroli powinny być podejmowane w sytuacji, gdy skargi powtarzają się, a nie tylko na podstawie pojedynczych sygnałów. W innym przypadku instytucja skargi będzie nadużywana w celu stosowania nieuczciwej konkurencji między stacjami. Powinny być w zakresie częstotliwości określone ramy prawne określające ile kontroli i w jakim czasie mogą być przeprowadzane jak ma to miejsce w gwarancjach ustanowionych w ustawie o swobodzie działalności gospodarczej.

Dyrektywa nie określa wprost szczegółowych regulacji dotyczących zasad stosowania ww. środków kontrolnych, zatem mogą one podlegać modyfikacjom w stosunku do tego co zaproponowano w projekcie.

3. Umożliwienie prowadzenia stacji kontroli pojazdów przez podmioty niebędące przedsiębiorcami.

Dział nieaktualny ze względu na zaawansowanie prac legislacyjnych nad projektem zmiany ustawy w tym zakresie.

Art. 83 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przewiduje, iż prowadzenie stacji kontroli pojazdów stanowi działalność gospodarczą o charakterze regulowanym w rozumieniu przepisów ustawy o swobodzie działalności gospodarczej i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Wśród podmiotów prowadzących stacje kontroli pojazdów są jednak podmioty niebędące przedsiębiorcami w myśl ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, które obecnie prowadzą stacje kontroli pojazdów na podstawie konstytucyjnej zasady praw nabytych. Z danych TDT, który wydaje poświadczenia zgodności wyposażenia i warunków lokalowych dla stacji kontroli pojazdów wynika, iż dla podmiotów niebędących przedsiębiorcami wydano ponad 150 poświadczeń, które dotyczą takich podmiotów jak: szkoły lub centra kształcenia, jednostki organizacyjne służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych (policja), jednostki organizacyjne podległe lub nadzorowane przez Ministra Obrony Narodowej (instytuty wojskowe), ministra właściwego do spraw zdrowia (pogotowia ratunkowe), ministra właściwego do spraw nauki i szkolnictwa wyższego (uczelnie wyższe) oraz ministra właściwego do spraw transportu (ITS), jednostki ochrony przeciwpożarowej, wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Większość z tych poświadczeń (ponad 100) zostało wydanych dla szkół, warsztatów szkolnych czy też centr kształcenia praktycznego.

Należy zauważyć, iż podmioty te od wielu już lat przeprowadzają badania techniczne pojazdów w zakresie określonym w poświadczeniu zgodności wyposażenia i warunków lokalowych stacji kontroli pojazdów wydany dla nich przez Dyrektora TDT, co oznacza, że posiadają wymagane zaplecze techniczne i organizacyjne do wykonywania określonych rodzajów badań technicznych pojazdów. Zapewnienie takiego zaplecza celem uzyskania wymaganego poświadczenia wiązało się z potrzebą poniesienia przez nie określonych nakładów, w tym przede wszystkim wydatków finansowych na zapewnienie lub dostosowanie posiadanej infrastruktury do obowiązujących w tym zakresie wymogów, jak również koniecznością zatrudnienia uprawnionych diagnostów. Należy zauważyć, iż duża liczba takich podmiotów uzyskała fundusze unijne dla rozbudowy istniejących stacji kontroli pojazdów.

Podmioty te spełniają zatem wymogi ustanowione w ustawie – Prawo o ruchu drogowym dotyczące zasad prowadzenia stacji kontroli pojazdów, za wyjątkiem posiadania statusu „przedsiębiorcy” na gruncie obowiązującego prawa gospodarczego.

Stacje należące do ww. podmiotów w większości nie są nastawione na zysk, a przede wszystkim, w przypadku szkół, mają na celu edukację młodzieży w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym celem właściwego przygotowania do pracy w zawodzie mechanika samochodowego czy też diagnosty.

Zmiana przepisów pozwalająca na gruncie materii ustawowej na prowadzenie stacji kontroli pozwoli na uniknięcie strat finansowych związanych z kosztami poniesionymi na budowę i wyposażenie stacji kontroli pojazdów oraz stworzy realną podstawę do rozwoju, czy też modernizacji stacji kontroli pojazdów. Proponuje się, aby w ramach ustawy – Prawo o ruchu drogowym umożliwić prowadzenie stacji kontroli pojazdów przez podmioty niebędące przedsiębiorcami takie jak:

- ✓ szkoły lub centra kształcenia,
- ✓ jednostki organizacyjne służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych,
- ✓ jednostki organizacyjne podległe lub nadzorowane przez Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw zdrowia, ministra właściwego do spraw nauki i szkolnictwa wyższego oraz ministra właściwego do spraw transportu,
- ✓ jednostki ochrony przeciwpożarowej oraz pogotowia ratunkowego,
- ✓ wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego.

Mając na uwadze, iż podmioty wymienione powyżej w większości stanowią jednostki sektora finansów publicznych, środki publiczne przekazywane na ich działalność podstawową, nie będą

mogły być przez nie wykorzystane w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej w ramach stacji kontroli pojazdów.

Powyższa zmiana tj. uporządkowanie przepisów w zakresie upoważnienia m.in. szkół do prowadzenia stacji kontroli pojazdów, została również przedstawiona jako jedna z tez grupy roboczej.

4. Diagności przeprowadzający badania techniczne pojazdów.

Diagnosta przeprowadzający badanie techniczne pojazdu na stacji kontroli pojazdów stanowi istotne ogniwo w procesie dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego, dlatego też konieczne jest posiadanie przez niego odpowiedniego wykształcenia i doświadczenia, jak również ciągłe doskonalenie wiedzy w zakresie kwestii związanych z konstrukcją pojazdów, zasadami przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz regulacjami prawnymi związanymi z dopuszczaniem pojazdów do ruchu drogowego.

Przepisy projektowanych założeń ustawy rozszerzą dotychczas obowiązujący status prawny diagnostów przeprowadzających badania techniczne pojazdów, mając na względzie przepisy ww. dyrektywy 2014/45/UE oraz tezy grupy roboczej.

Mając na uwadze przepisy dyrektywy 2014/45/UE, konieczne będzie dostosowanie wymogów nałożonych na kandydata na diagnostę, określonych aktualnie w art. 84 ust. 2b–2e **w zakresie wymaganego wykształcenia i praktyki** do wymogów wynikających z pkt 1 załącznika IV do tej dyrektywy – dyrektywa wymaga, aby przed upoważnieniem osoby ubiegającej się na stanowisko diagnosty, państwa członkowskie UE dokonywały sprawdzenia, czy osoba ta posiada:

- udokumentowaną wiedzę w obszarach związanych z konstrukcją pojazdów, tj. w zakresie:
 - ✓ mechaniki,
 - ✓ dynamiki,
 - ✓ dynamiki pojazdu,
 - ✓ silników spalinowych,
 - ✓ materiałów i technologii materiałów,
 - ✓ elektroniki,
 - ✓ elektryki,

- ✓ komponentów elektronicznych pojazdu,
- ✓ systemów informatycznych;
- co najmniej 3 lata udokumentowanego doświadczenia lub jego równoważnika, jak np. udokumentowanego mentoringu lub studiów.

Zgodnie z art. 13 ust. 3 ww. dyrektywy, diagnosty, którzy w dniu 20 maja 2018 r. są zatrudnieni lub upoważnieni przez właściwe organy państw członkowskich lub stacje kontroli pojazdów, są zwolnieni z wymogów określonych w pkt 1 załącznika IV w zakresie posiadania udokumentowanej wiedzy i doświadczenia.

Przy określaniu tych wymogów konieczne będzie wpisanie się w obowiązujący w Polsce system oświaty i szkolnictwa wyższego oraz wynikający z niego poziom wykształcenia, rodzaj kwalifikacji uzyskanych w ramach kształcenia i stosowane w tym zakresie nazewnictwo.

Zgodnie z dyrektywą (pkt 2 załącznika IV do dyrektywy 2014/45/UE) państwa członkowskie UE powinny zapewnić system szkoleń wstępnych oraz okresowych doskonalących umiejętności diagnostów w ww. obszarach w zakresie:



- ✓ wymogów w zakresie stanu pojazdu podlegającego homologacji oraz badań technicznych,
- ✓ przepisów administracyjnych dotyczących homologacji, rejestracji i badań technicznych pojazdów,
- ✓ aplikacji informatycznych stosowanych w badaniach pojazdów oraz procedurach administracyjnych.

Planuje się, aby ustanowiony system szkoleń dla kandydatów na diagnostów i diagnostów w zakresie programów szkoleń wpisywał się również w obowiązujący na gruncie ustawy – Prawo o ruchu drogowym podział stacji kontroli pojazdów na stacje podstawowe przeprowadzające badania techniczne pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony oraz stacje okręgowe przeprowadzające badania techniczne wszystkich pojazdów podlegających badaniu technicznemu.

Przewiduje się nałożenie nowych wymagań stawianych kandydatowi na diagnostę w zakresie:

1. obowiązku ukończenia **kursu dla kandydatów na diagnostów**, potwierdzonego zaświadczeniem o jego ukończeniu,

2. obowiązku dotyczącego uczestniczenia co dwa lata w 3-dniowych **warsztatach doskonalenia zawodowego** oraz przekazywania Dyrektorowi TDT zaświadczenia potwierdzającego ukończenie takich warsztatów.

Pojęcie 3-dni jest nieprecyzyjne. Proponujemy zastąpić odpowiednią ilością godzin (co najmniej 10 h). Tego rodzaju zapisy nie sprawdziły się w przypadku szkoleń instruktorów nauki jazdy określonych w przepisach ustawy o kierujących pojazdami i przepisach wykonawczych do tej ustawy.

W obecnym stanie prawnym diagnosty nie podlegają obowiązkowym szkoleniom uzupełniającym. W celu podnoszenia swoich kwalifikacji i dostosowania wiedzy do postępu technicznego przez diagnostę oraz zapewnienia odpowiedniego poziomu przeprowadzania badań technicznych, na diagnostę zostanie nałożony nowy obowiązek w zakresie poddawania się szkoleniom okresowym. Z kolei niedostarczenie Dyrektorowi TDT stosownego potwierdzenia, będzie stanowiło przesłankę do zawieszenia uprawnienia.

Odbycie przez diagnostę warsztatów pozwoli na zaktualizowanie wiedzy nabytej oraz na przybliżenie m.in. kwestii związanych z postępowaniem technicznym dotyczącym budowy pojazdów oraz z nowymi przepisami prawa dotyczącymi zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów i warunków technicznych pojazdów. Tempo zmian przepisów dotyczących tej materii wymaga ciągłego i systematycznego doszkalania, dlatego proponowany okres między szkoleniami co dwa lata powinien spełnić te założenia.

3. niekaralności – braku skazania prawomocnym wyrokiem sądu: za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub umyślne przestępstwo skarbowe, za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów, w którym orzeczono zakaz wykonywania zawodu diagnosty – obowiązkiem diagnosty będzie konieczność przekazywania Dyrektorowi TDT informacji o niekaralności – wymóg ten jest bezpośrednio związany z zapewnieniem dobrej reputacji przez diagnostę zgodnie z pkt 1 lit. f tiret czwarty załącznika V do dyrektywy 2014/45/UE.

Kandydat na diagnostę będzie zobowiązany zdać **egzamin kwalifikacyjny** na diagnostę, przeprowadzany przez Dyrektora ITS. W stosunku do aktualnych przepisów, proponuje się zrezygnowanie z części praktycznej egzaminu, która odbywa się na stacji kontroli pojazdów w zakresie określonym przez komisję egzaminacyjną – propozycja ta jest podyktowana przede wszystkim różnorodnością typów wyposażenia kontrolno-pomiarowego stosowanego na poszczególnych stacjach, co jest dużym utrudnieniem dla kandydata na diagnostę w trakcie

praktycznej części egzaminu. Wobec tego, w miejsce części praktycznej, w części otwartej egzaminu teoretycznego wprowadzone zostaną pytania otwarte z opisanymi konkretnymi usterkami pojazdów – kandydat będzie musiał opisać dalsze postępowanie diagnosty oraz wypełnić niezbędne dokumenty.

Pozostawienie tylko pytań otwartych wpłynie na brak przejrzystości kryteriów oceny egzaminów na diagnostę i może spowodować zmniejszenie zdawalności a w konsekwencji konieczność wyasygnowania powtórnych opłat za egzamin.

Dyrektor ITS będzie prowadził **rejestr osób, które uzyskały pozytywny wynik z egzaminu dla diagnostów** oraz przekazywał TDT informacje o uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu przez określonego kandydata, co jest jednym z elementów wymaganych do wydania przez Dyrektora TDT uprawnienia diagnosty.

Ponadto zgodnie z postulatem grupy roboczej konieczne jest stworzenie, obok centralnego rejestru stacji kontroli pojazdów, **centralnego rejestru uprawnionych diagnostów**.

Tak jak wspomniano już powyżej wszystkie rejestry powinny działać w strukturze CEP2. Warto rozważyć zastosowanie mechanizmu, w którym wydanie decyzji o cofnięciu prawa do wykonywania zawodu diagnosty będzie powodowało zablokowanie możliwości przesłania (wpisania) przez niego badań do rejestru CEP2.

Aktualnie, ze względu na brak takiego rejestru oraz fakt, iż nadzór nad stacjami kontroli pojazdów sprawują poszczególni starostowie, informacje są rozproszone po starostwach i brak jest dokładnej informacji o osobach uprawnionych wykonujących badania techniczne pojazdów. Gromadzenie tego rodzaju informacji jest jednym z istotnych elementów niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania systemu badań technicznych pojazdów w kontekście przepływu informacji przede wszystkim o diagnostach, którym cofnięto uprawnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów.

Organem właściwym do prowadzenia centralnego rejestru uprawnionych diagnostów oraz wydawania uprawnienia do przeprowadzania badań technicznych pojazdów będzie Dyrektor TDT.

Dyrektor TDT, na wniosek osoby, która spełni wymagania stawiane kandydatom na diagnostów i złoży stosowane dokumenty w tym zakresie, będzie:

- nadawał **uprawnienie do przeprowadzania badań technicznych**, w drodze decyzji administracyjnej, określając rodzaje pojazdów do przeprowadzania, których diagnosta będzie uprawniony – zakres udzielonego uprawnienia będzie wynikał z podziału stacji kontroli pojazdów na badane pojazdy do 3,5 tony i wszystkie pojazdy,
- nadawał diagnoście numer ewidencyjny,

- wpisywał diagnostę do rejestru uprawnionych diagnostów.

W rejestrze diagnostów powinny być gromadzone dane dotyczące diagnosty (imię i nazwisko, numer PESEL, adres zamieszkania), numer ewidencyjny diagnosty, rodzaje badań do przeprowadzania, których uprawniony jest diagnosta oraz dane dotyczące stacji kontroli pojazdów, w której zatrudniony jest diagnosta, w tym jej kod rozpoznawczy.

Należy także uwzględnić osoby, które posiadają uprawnienia diagnosty, a nie są zatrudnione obecnie na stacji.

W projektowanych przepisach powinien znaleźć się przepis nakładający obowiązek na organy dotychczas wydające uprawnienia diagnostom, do przekazania w wyznaczonym terminie wykazu wydanych ważnych uprawnień do przeprowadzania badań technicznych pojazdów zawierających imię i nazwisko, datę urodzenia, nr PESEL, adres zamieszkania, numer i zakres uprawnienia oraz datę wydania uprawnienia.

Kolejnym zagadnieniem wymagającym zmiany, postulowanym przez grupę roboczą, jest wprowadzenie **zasady proporcjonalności sankcji dla diagnostów** w zależności od popełnionego przez nich czynu związanego z nieprawidłowym przeprowadzeniem badania technicznego pojazdu. Konieczność wprowadzenia przez państwa członkowskie UE przepisów dotyczących sankcji dla diagnostów wynika również z przepisów załącznika V do dyrektywy 2014/45/UE (pkt 3 litera b).

Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów

Aktualny przepis art. 83 ust. 3 i 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przewiduje przypadki, w których starosta cofa uprawnienie do wykonywania badań technicznych, nie przewidując zróżnicowania sankcji, której podlega diagnosta. Z kolei cofnięcie uprawnienia diagnoście powoduje, iż ponowne uprawnienie może być wydane nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna.

Naruszenie zakresu i sposobu badań dotyczy zagadnienia o różnym ciężarze i skutkach dla stanu technicznego pojazdu i jego sprawności, a co za tym idzie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Sankcje powinny być zatem dostosowane do wagi i uchybień w odniesieniu do popełnianych błędów i naruszeń ze strony diagnostów podczas przeprowadzania badania. Konieczne zatem jest wprowadzenie możliwości miarkowania sankcji, jak również instytucji przedawnienia co do czynu i momentu pociągnięcia diagnosty do odpowiedzialności.

Proponuje się zatem zdefiniowanie przypadków stanowiących rażące naruszenie przepisów z zakresu przeprowadzania badań technicznych pojazdów, w szczególności dotyczących:

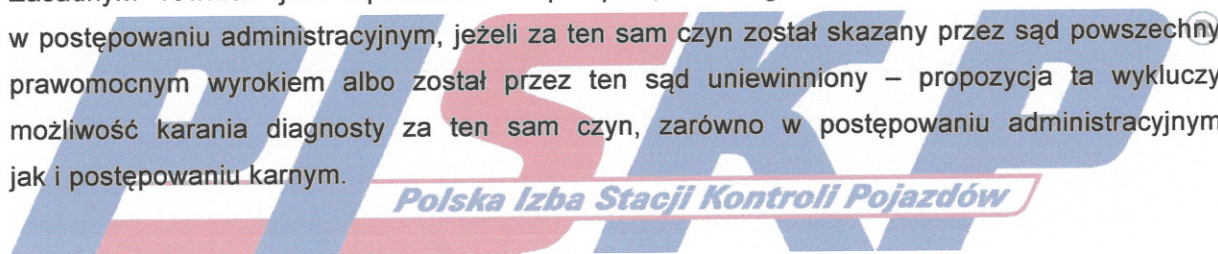
- przeprowadzania badania technicznego pojazdu bez użycia wymaganego wyposażenia kontrolno–pomiarowego oraz w sposób niezgodny z obowiązującymi przepisami,

- wydawania zaświadczeń o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu, niezgodnego ze stanem faktycznym i obowiązującymi przepisami, w tym bez przeprowadzenia badania technicznego pojazdu albo niezgodnego z wynikiem przeprowadzonego badania technicznego pojazdu,
- nieodbycia przez diagnostę w przewidzianym okresie szkolenia okresowego.

Nieodbycie szkolenia powinno skutkować tylko zawieszeniem uprawnień do czasu przekazania zaświadczenia o ukończeniu szkolenia okresowego.

W takim przypadku Dyrektor TDT byłby uprawniony, w drodze decyzji administracyjnej, do nałożenia na diagnostę upomnienia, grzywny, czasowego zawieszenia albo cofnięcia uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów na okres od 6 miesięcy do 2 lat, w zależności od charakteru i okoliczności czynu, celem dalszego zagwarantowania rzetelnego wykonywania badań technicznych pojazdów przez tego diagnostę.

Zasadnym również jest wprowadzenie przepisu, iż diagnosta nie może zostać ukarany w postępowaniu administracyjnym, jeżeli za ten sam czyn został skazany przez sąd powszechny prawomocnym wyrokiem albo został przez ten sąd uniewinniony – propozycja ta wykluczy możliwość karania diagnosty za ten sam czyn, zarówno w postępowaniu administracyjnym jak i postępowaniu karnym.



5. Ośrodki szkolenia dla kandydatów na diagnostów oraz diagnostów uzupełniających swoją wiedzę i doświadczenie w obszarze badań technicznych pojazdów.

Zmieniające się przepisy prawne i postęp techniczny w dziedzinie motoryzacji, jaki je wymusza, nakłada na osoby związane z procesem dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego (przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów i zatrudnionych w nich diagnostów) stały wymóg doskonalenia się oraz kształcenia.

Aktualnie działalność w zakresie szkolenia diagnostów ma charakter wolnorynkowy, nie są również określone żadne wymagania stawiane podmiotom prowadzącym tego rodzaju działalność.

Mając na względzie potrzebę podniesienia jakości szkoleń celem zapewnienia właściwego przygotowania osób starających się o wydanie uprawnień do wykonywania badań technicznych pojazdów oraz diagnostów uzupełniających swoje umiejętności, konieczne jest określenie wymagań dla podmiotów prowadzących ośrodki szkolenia dla kandydatów na diagnostów i diagnostów, w szczególności w zakresie określenia charakteru tej działalności, organu sprawującego nadzór, kwalifikacji osób prowadzących szkolenia oraz zaplecza dydaktycznego.

Proponowane rozwiązanie stanowi konsekwencję realizacji tez grupy roboczej oraz przepisów dyrektywy 2014/45/UE, która przewiduje, aby kandydaci na diagnostów oraz diagnostów przechodzili szkolenia wstępne oraz szkolenia przypominające przeprowadzane przez upoważnione i nadzorowane w tym zakresie ośrodki szkoleniowe.

W związku z powyższym, proponuje się:

- wprowadzenie wymogu prowadzenia kursów dla kandydatów na diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego dla diagnostów przez przedsiębiorcę prowadzącego działalność gospodarczą regulowaną w zakresie **ośrodka szkolenia diagnostów, po uzyskaniu poświadczenia** w zakresie warunków lokalowych, wyposażenia oraz kadry, oraz wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących taki ośrodek – wydawanie poświadczeń oraz prowadzenie rejestru ośrodków będzie należało do zadań **Dyrektora ITS wyznaczonego również jako organ nadzoru nad tymi ośrodkami.**

Na wniosek przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia Dyrektor ITS będzie wydawał poświadczenie na okres 5 lat, po dokonaniu za opłatą sprawdzenia takiego ośrodka na zgodność z wymaganiami, następnie w przypadku spełnienia tych wymogów i wydania poświadczenia, dokonywał wpisu do rejestru, wydając przedsiębiorcy zaświadczenie w tym zakresie, nadając numer w rejestrze i numer ewidencyjny dla ośrodka. Celem zapewnienia przejrzystości i aktualności rejestru, przedsiębiorca będzie obowiązany do informowania Dyrektora ITS o zmianie danych dotyczących tego przedsiębiorcy, zmianach powiązanych z wymaganiami ustanowionymi dla ośrodków szkolenia oraz zakończeniu prowadzenia działalności. W drodze przepisów wykonawczych określone zostaną szczegółowe wymagania w stosunku do ośrodków prowadzących szkolenia diagnostów.

Kursy i warsztaty będą realizowane zgodnie z programem obejmującym część teoretyczną w formie wykładów i ćwiczeń oraz część praktyczną przeprowadzaną w stacji kontroli pojazdów.

Warunkiem prowadzenia ośrodka szkolenia diagnostów będzie posiadanie przez przedsiębiorcę:

- warunków lokalowych odpowiednich do zakresu prowadzonego kursu lub warsztatu doskonalenia zawodowego (sala wykładowa, pomieszczenie biurowe, miejsca do prowadzenia zajęć praktycznych oraz pomoce i środki dydaktyczne).

Przewiduje się, że przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia diagnostów będzie dysponował miejscem do prowadzenia zajęć praktycznych – na zasadzie porozumienia, umowy lub równoważnego dokumentu z podmiotem prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów, nie wyklucza się możliwości korzystania przez takiego przedsiębiorcę z własnej stacji kontroli pojazdów, o ile będzie prowadził działalność gospodarczą w tym zakresie.

- kadry posiadającej wyższe wykształcenie potwierdzające wiedzę i zrozumienie kwestii związanych z konstrukcją pojazdów w tych samych obszarach, które są wymagane w dyrektywie 2014/45/UE dla kandydatów na diagnostów oraz praktykę zawodową związaną z branżą motoryzacyjną lub uprawnienia diagnosty.

Mając na względzie konieczność zapewnienia jak najwyższego poziomu szkoleń oferowanych przez ośrodki, konieczne jest stworzenie systemu nadzoru nad nimi, w tym okresowej kontroli w zakresie prowadzonej przez nich działalności. Nadzór nad przedsiębiorcami prowadzącymi ośrodki szkolenia będzie sprawował Dyrektor ITS, który w połowie obowiązywania wydanego poświadczenia, tj. raz na 2,5 roku (zakłada się wydawanie poświadczenia na okres 5 lat) będzie przeprowadzał kontrolę przedsiębiorcy w zakresie zapewnienia zgodności kursów i warsztatów doskonalenia zawodowego z programem ich prowadzenia, posiadania odpowiednich warunków organizacyjnych, lokalowych i kadrowych. W przypadku stwierdzenia naruszeń warunków wykonywania działalności ośrodka, Dyrektor ITS będzie wydawał zalecenia pokontrolne i wyznaczał termin ich usunięcia, z jednoczesną możliwością zawieszenia (na okres 6–12 miesięcy) albo stwierdzenia zakazu prowadzenia ośrodka w drodze decyzji administracyjnej, w przypadku nieusunięcia przez przedsiębiorcę stwierdzonych naruszeń albo rażącego naruszania warunków w zakresie działania ośrodka szkolenia. Proponuje się również, aby na stronie internetowej ITS podawał informacje dotyczące uczestnictwa w egzaminach i ich zdawalności przez absolwentów z poszczególnych ośrodków – mechanizm ten powinien przyczynić się do podnoszenia jakości szkoleń i właściwego doboru kadry wykładowców przez ośrodki, które będą dążyć do podnoszenia standardów szkolenia i uzyskiwania dobrych statystyk zdawalności.

6. Uznanie zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu co do zasady jako dokumentu stwierdzającego dopuszczenie do ruchu pojazdu obok dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego).

W dniu 1 stycznia 2014 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 18 grudnia 2013 r. *zmieniające rozporządzenie w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów* (Dz. U. poz. 1675), które wprowadziło obowiązek wydawania zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu każdorazowo po przeprowadzeniu badania technicznego pojazdu oraz bez względu na wynik takiego badania. Zmiana ta jest konsekwencją wdrożenia do prawa polskiego dyrektywy Komisji 2010/48/UE z dnia 5 lipca 2010 r. *dostosowującej do postępu technicznego dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep*.

Kolejnym krokiem zmian będzie nałożenie w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, na kierującego pojazdem obowiązku posiadania przy sobie i okazywania na żądanie uprawnionego organu, **zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu**, które obok dowodu rejestracyjnego (pozwolenia czasowego) będzie stanowiło **dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu w Polsce**.

W takiej sytuacji organ dokonujący rejestracji będzie wpisywał termin badania technicznego rejestrowanego pojazdu poprzez wpis do dowodu rejestracyjnego, w przypadku pojazdu zarejestrowanego, termin kolejnego okresowego badania technicznego będzie wpisywany przez diagnostę, nie jak do tej pory do dowodu rejestracyjnego, ale do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym pojazdu w przypadku pozytywnego wyniku tego badania oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej.

W związku z powyższym, nie ma potrzeby powielania przepisów o terminie kolejnego badania technicznego w dowodzie rejestracyjnym pojazdu. Takie rozwiązanie przyczyni się do uproszczenia procedury potwierdzania ważności przeprowadzenia badania technicznego pojazdu i pozwoli na wyeliminowanie w przyszłości wymiany dowodów rejestracyjnych wobec braku miejsca (rubryk) na wpisywanie tego terminu. Kwestia ta jest szczególnie podnoszona przez właścicieli zarejestrowanych pojazdów i traktowana jako uciążliwa bariera administracyjna.

Wprowadzenie tej propozycji oznacza, iż właściciel pojazdu będzie uiszczał opłatę ewidencyjną w wysokości 1 zł, o której mowa w art. 82 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w związku z wpisaniem przez uprawnionego diagnostę do zaświadczenia o przeprowadzonym badaniem technicznym kolejnego terminu badania technicznego pojazdu, a nie jak do tej pory do dowodu rejestracyjnego – zmiany w tym zakresie będzie wymagać rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 25 czerwca 2014 r. *w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców*.

7. Inne zmiany postulowane przez grupę roboczą oraz środowisko związane z system badań technicznych pojazdów:

Proponuje się wprowadzenie:

- możliwości przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów – zmiana ta jest postulowana przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Aktualne przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym przewidują, iż badania techniczne pojazdów są przeprowadzane przez podstawowe stacje kontroli pojazdów (wykonujące badania pojazdów do 3,5 tony) oraz okręgowe stacje kontroli pojazdów (wykonujące badania wszystkich pojazdów). Większość stacji kontroli pojazdów działająca na obszarach wiejskich to podstawowe stacje kontroli pojazdów, które powstawały przede wszystkim przy ośrodkach obsługi technicznej rolnictwa oraz blisko zainteresowanych podmiotów tj. rolników. Przedstawiona propozycja umożliwiająca przeprowadzanie badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów ma istotne znaczenie w kontekście obowiązującego podziału stacji – rolnicy posiadający tego rodzaju pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony nie będą musieli udawać się na okręgowe stacje kontroli pojazdów, celem przeprowadzenia badań technicznych,

Nasze stanowisko szczegółowe przekazujemy w oddzielnym piśmie.

Warto rozważyć, czy nie lepiej umożliwić podstawowym stacjom kontroli pojazdów badanie ciągników i przyczep rolniczych powyżej 3,5 t dmc, ale tylko tych rzeczywiście wykorzystywanych dla celów rolniczych, leśnych, gospodarstwa rolnego lub rybołówstwa. Inne pojazdy tego rodzaju powinny być badane przy zastosowaniu zasad ogólnych określonych obecnie w prawie.

- uszczegółowienie obowiązujących regulacji dotyczących zasad przeprowadzania badań technicznych tramwajów oraz trolejbusów, w tym w kontekście wymagań dla podmiotów je przeprowadzających,
- zobowiązania diagnosty do rozpoczęcia badania technicznego pojazdu od identyfikacji pojazdu i wykonania dokumentacji fotograficznej, wpisania numeru rejestracyjnego badanego pojazdu do rejestru badań oraz pobrania opłaty za badanie techniczne pojazdu przez jego wykonaniem,
- zewnętrznego oznakowania pojazdu w formie naklejki umieszczanej wewnątrz pojazdu w prawym górnym rogu przedniej szyby pojazdu, dokumentującej pozytywny wynik badania technicznego pojazdu – nalepka taka w znacznym stopniu powinna ułatwić organom kontrolującym wychwytywanie pojazdów bez ważnych badań technicznych pojazdów, a tym samym zdyscyplinować użytkowników pojazdów do systematycznego przeprowadzania badań. Wprowadzenie potwierdzenia w zakresie przeprowadzenia badania technicznego pojazdu w postaci naklejki jest przewidziane również w art. 10 ust. 1 dyrektywy 2014/45/UE,

- sankcji na właściciela/posiadacza pojazdu z tytułu używania pojazdu bez ważnych badań technicznych celem zdyscyplinowania użytkowników pojazdów do systematycznego przeprowadzania badań – w przypadku przedstawienia do badania technicznego pojazdu bez ważnych badań, diagnosta będzie zobowiązany pobrać od właściciela/posiadacza pojazdu dodatkowej opłaty w wysokości 100% stawki opłaty za badanie techniczne ustalone dla tego rodzaju pojazdu – kwota ta będzie przekazywana na rachunek Funduszu – Centralny System Badań Technicznych Pojazdów.

Istnieje potencjalne zagrożenie, że diagnosta nie będzie w stanie realnie wyegzekwować opłaty karnej, przez co zapis będzie fikcyjny i martwy.

W oparciu o nasze doświadczenia pragniemy zwrócić uwagę, że zapisy te nie są społecznie akceptowane.

Proponujemy, aby w tym zakresie powrócić do propozycji PISKP określania terminów badań od daty pierwszej rejestracji pojazdu. W takim przypadku termin badania z mocy przepisów, automatycznie zostałby skrócony, co stanowiłoby realną dolegliwość dla użytkownika pojazdu. Datą stałą jest data pierwszej rejestracji pojazdu i od tej daty powinny być liczone wszystkie terminy następujących badań technicznych. W przypadku, gdy posiadacz pojazdu spóźni się na badanie techniczne diagnosta wyznaczy termin następnego badania skracając go o czas spóźnienia[®] co będzie realną sankcją działającą z mocy prawa. Przykładowo: termin pierwszej rejestracji pojazdu to 2 stycznia 2011 r.; w 2015 r. użytkownik pojazdu przyjechał na badanie wykonywane corocznie dnia 31 stycznia; diagnosta wyznaczy termin następnego badania do 2 stycznia 2016 r. skracając tym samym o miesiąc ważność badań technicznych.

W tym kontekście trzeba zauważyć, że nadal nie rozwiązany problemem jest ustalanie podczas badania okresowego po raz pierwszy roku produkcji pojazdu. Znacząca część Państw UE posługuje się w jedynie datą pierwszej rejestracji. W naszej ocenie pojazd jest wprowadzany do eksploatacji po dacie jego pierwszej rejestracji.

III. PRZEWIDYWANE ZMIANY NA GRUNCIE AKTÓW WYKONAWCZYCH DO USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM.

W związku z przedstawionymi powyżej zmianami, zaistnieje konieczność wydania przez ministra właściwego do spraw transportu:

- nowych aktów wykonawczych w zakresie określenia:
 - ✓ szczegółów dotyczących pobierania i przekazywania na rachunek Funduszu – Centralny System Badań Technicznych Pojazdów opłaty systemowej w wysokości 2,50 zł (w ciągu 10 lat od daty wejścia przepisów w życie, natomiast po tym okresie opłata będzie

wynosiła 2,00 zł) związanej z zadaniami wykonywanymi przez Dyrektora TDT oraz dodatkowej opłaty z tytułu używania pojazdu bez ważnych badań technicznych.

- ✓ wymagań dotyczących ośrodków szkolenia diagnostów, w tym warunków lokalowych i wyposażenia dydaktycznego, programów oraz czasu trwania kursów dla kandydatów na diagnostów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego, sposobu postępowania i prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia diagnostów, sposobu nadawania numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia, wzoru: wniosków o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, zaświadczenia potwierdzającego wpis, pieczętki ośrodka szkolenia, wysokość opłaty za ten wpis.
- ✓ warunków przeprowadzania badań technicznych ciągników rolniczych i przyczep rolniczych poza stacją kontroli pojazdów;
- zmiany aktualnie obowiązujących aktów wykonawczych, tj.:
 - ✓ rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie wysokości opłat związanych z prowadzeniem stacji kontroli pojazdów oraz przeprowadzaniem badań technicznych pojazdów (Dz. U. nr 223, poz. 2261, z późn. zm.),
 - ✓ rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz. U. Nr 223, poz. 2264),
 - ✓ rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. Nr 40, poz. 275),
 - ✓ rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach. (Dz. U. z 2015 r. poz. 776),
 - ✓ rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 25 czerwca 2014 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej stanowiącej przychód Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (Dz. U. poz. 852),
 - ✓ rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 listopada 2014 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania diagnostów oraz wzorów dokumentów z tym związanych (Dz. U. poz. 1836).

IV. PODMIOTY, NA KTÓRE ODDZIAŁYWAĆ BĘDZIE PROJEKTOWANA ZMIANA USTAWY.

Projekt założeń w zakresie zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym w kontekście zmiany regulacji dotyczących badań technicznych pojazdów odnosi się do:

1. Przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów,
2. Kandydatów ubiegających się o uzyskanie uprawnień diagnosty do przeprowadzania badań technicznych pojazdów,
3. Diagnostów przeprowadzających badania techniczne pojazdów,
4. Właścicieli i posiadaczy pojazdów przeprowadzających badania techniczne pojazdów,
5. Przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia diagnostów.

IV. KONSULTACJE PUBLICZNE.

Projekt założeń na etapie prac legislacyjnych zostanie poddany szerokim konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:



1. Transportowy Dozór Techniczny;
2. Instytut Transportu Samochodowego;
3. Przemysłowy Instytut Motoryzacji;
4. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy, Oddział w Kłodzku;
5. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
6. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL Sp. z o.o.;
7. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych;
8. Instytut Pojazdów Szynowych "TABOR";
9. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa;
10. Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
11. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
12. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych;
13. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji;
14. Związek Powiatów Polskich;
15. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
16. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa;

17. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
18. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
19. Pracodawcy Transportu Publicznego;
20. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny;
21. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego;
22. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych;
23. Związek Pracodawców Motoryzacji;
24. N.S.Z.Z. Kierowców i pracowników zaplecza technicznego motoryzacji;
25. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej;
26. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich;
27. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych;
28. Club Antyczny Automobili & Rajdów CAAR;
29. Związek Dilerów Samochodów;
30. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie;
31. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych;
32. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych;
33. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Samochodowych EKSPERTMOT.

V. PRZEWIDYWALNY TERMIN WEJŚCIA W ŻYCIE.

Mając na względzie art. 23 ust. 1 dyrektywy 2014/45/UE, termin implementacji dyrektywy upływa z dniem 20 maja 2017 r. – w tym terminie powinna zostać opublikowana i wejść w życie nowelizacja ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz akty wykonawcze do tej ustawy, wdrażające przepisy ww. dyrektywy. Celem zachowania spójnej całości zasad prawnych dotyczących systemu badań technicznych pojazdów oraz wymóg zawarty w dyrektywie, nowe przepisy dotyczące badań technicznych pojazdów, w tym wymagań dla kandydatów na diagnostów, stacji kontroli pojazdów oraz systemu nadzoru powinny być stosowane od dnia 20 maja 2018 r.

Konieczne będzie również określenie odpowiedniego okresu dostosowawczego dla Dyrektora TDT w kontekście sprawowania przez niego funkcji organu nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów – proponuje się, że po 5 latach, od obowiązkowego stosowania przepisów Dyrektor

TDT rozpocznie budowę sieci wzorcowych stacji kontroli pojazdów. Zakończenie ww. inwestycji nastąpiłoby w okresie 10 lat od dnia wejścia w życie przepisów, czyli po 5 latach od rozpoczęcia tej inwestycji. Stworzenie przez Dyrektora TDT sieci informatycznej łączącej się ze wszystkimi stacjami kontroli pojazdów pod kątem wymiany informacji w zakresie przeprowadzania badań technicznych pojazdów, nastąpi w okresie 10 lat od dnia wejścia w życie przepisów. Do tego czasu bazą dla działania TDT będą dane dotyczące badań technicznych pojazdów gromadzone przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych w ramach CEP.

Prowadzenie przez Dyrektora TDT rejestru stacji kontroli pojazdów oraz rejestru uprawnionych diagnostów, będzie uwarunkowane i ściśle powiązane z uzyskaniem stosownych informacji od poszczególnych starostów obecnie prowadzących ww. rejestry. Zakłada się, iż starości zostaliby zobowiązani do przekazania Dyrektorowi TDT stosownych informacji w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie przepisów. Po tym okresie Dyrektor TDT w terminie 12 miesięcy od zakończenia okresu przeznaczanego na przesłanie przez starostów stosownych informacji, zobowiązany będzie do wdrożenia rejestrów zarówno stacji kontroli pojazdów, jak i diagnostów wykonujących badania techniczne pojazdów. Powyższy okres wynika z konieczności dostosowania systemów informatycznych TDT do prowadzenia ww. rejestrów.

